VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ Komisji Infrastruktury
(nr 36)
z dnia 23 maja 2012 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 36)

23 maja 2012 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej na temat przygotowań do Euro 2012 w zakresie transportu kolejowego, lotniczego i drogowego. Posiedzenie zwołano w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu.

W posiedzeniu udział wzięli: **Sławomir Nowak** minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej, **Tadeusz Jarmuziewcz** sekretarz stanu oraz **Maciej Jankowski** i **Andrzej Massel** podsekretarze stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Andrzej Witkowski** wicedyrektor Departamentu Infrastruktury w Najwyższej Izbie Kontroli, **Aneta Mazek** przedstawiciel Ministerstwa Skarbu Państwa, **Krzysztof Banaszek** prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, **Zbigniew Mączka** wiceprezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, **Krzysztof Banaszek** wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego, **Dariusz Buza** dyrektor Biura ds. Euro 2012 w Ministerstwie Sportu i Turystyki, **Zygmunt Cholewiński** wicemarszałek województwa podkarpackiego**, Lech Witecki** generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad wraz ze współpracownikami, **Michał Marzec** naczelny dyrektor Państwowego Przedsiębiorstwa „Porty Lotnicze", **Janusz Malinowski** prezes PKP Intercity SA, **Dariusz Kaczmarczyk** dyrektor Centrum Operacyjnego PLL LOT SA, **Andrzej Pawłowski** członek Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA, **Andrzej Wojciechowski** pełnomocnik Zarządu PKP SA ds. Strategii i Organizacji Grupy PKP SA oraz **Piotr Kasprzyk** przedstawiciel Aeroklubu Polskiego.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Misiak**, **Marcin Mykietyński** i **Teodozja Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pozwolicie państwo, że rozpoczniemy dzisiejsze posiedzenie Komisji, które poświęcone jest rozpatrzeniu informacji Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej na temat przygotowań do Euro 2012 w zakresie transportu kolejowego, lotniczego i drogowego. Posiedzenie zwołane jest w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na pisemny wniosek grupy posłów przekazany do Komisji w dniu 27 kwietnia bieżącego roku. Art. 152 mówi o tym, że posiedzenie dotyczy rozpatrzenia konkretnej sprawy. Tak, że będziemy zajmować się tym tematem, który jest zawarty we wniosku posłów wnioskodawców.

O uzasadnienie wniosku, zgodnie z ustaleniami, poproszę pana przewodniczącego, posła Andrzej Adamczyka; proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Jeszcze przepraszam. Witam pana ministra Sławomira Nowaka i wszystkich wiceministrów obecnych na posiedzeniu oraz szefów spółek i jednostek podlegających Ministerstwu Tran– sportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Witam bardzo serdecznie wszystkich naszych gości.

Proszę bardzo, panie przewodniczący.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący. Panie i panowie posłowie. Panowie ministrowie. Szanowni państwo. Otóż, dzisiejsze posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury zostało zwołane na wniosek Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość w trybie art. 152 regulaminu Sejmu.

Dlaczego akurat taka formuła i dlaczego dzisiaj posiedzenie Komisji? Otóż, przed Piłkarskimi Mistrzostwami Europy Euro 2012 mieliśmy nadzieję, bo taką nadzieję dawano nam przez kilka ostatnich lat, że system komunikacyjny państwa będzie przygotowany nie tylko na tę okazję, ale szczególnie na tę okazję. Przygotowany tak w wymiarze transportu drogowego, drożności dróg i szlaków samochodowych oraz kolejowych, przygotowania dworców kolejowych, a także transportu kolejowego i lotniczego oraz przygotowania portów lotniczych.

Niestety, jak już wielokrotnie o tym mówiliśmy, z tych zamierzeń ostało się bardzo niewiele. Szczególny niepokój budzi sytuacja w transporcie drogowym. Bo oto pomimo planów *minimum-minimorum*, czyli dróg na Euro 2012, pomimo tych planów, które wydawały się realne do realizacji przed pięcioma laty, dzisiaj stajemy przed następującą rzeczywistością. Na dzień dzisiejsze żadne z miast-organizatorów meczy piłkarskich rozgrywanych w ramach Euro 2012 w Polsce, nie jest skomunikowane drogą autostradową czy drogą ekspresową. Dużo wątpliwości budzi możliwość płynnego przemieszczania się drogami publicznymi, bo nie tylko krajowymi, ale publicznymi, municypalnymi także, pomiędzy Wrocławiem a Poznaniem. Mieliśmy nadzieję na drogę ekspresową S5 łączącą te obydwa miasta.

Praktycznie rzecz biorąc, w dniu dzisiejszym jesteśmy przekonani, że przemieszczanie się pomiędzy Wrocławiem a Warszawą trasą S8, która, według projektu na Euro 2012, miała być drożną drogą ekspresową, dzisiaj, praktycznie rzecz biorąc, jest niemożliwe. Dzisiaj kierujący pojazdami stają gdzieś kilkadziesiąt kilometrów od Warszawy z nadzieją, że do tej Warszawy kiedykolwiek dotrą. Po prostu ta droga ekspresowa nie istnieje, podobnie jak droga S5. Także droga S8 nie istnieje w całości, tak jak przewidywał to plan „Drogi na Euro 2012".

Praktycznie identyczna sytuacja jest z drogą krajową S7 pomiędzy Warszawą a Gdańskiem. Podobna sytuacja jest ze szlakiem S8. Także mieliśmy nadzieję na drogę ekspresową; drogi ekspresowej tam po prostu nie ma. Mieliśmy także nadzieję na, wpisaną zresztą w plan dróg na Euro 2012, drogę ekspresową S17 Warszawa-Lublin-wschodnia granica państwa. Tej drogi ekspresowej też nie ma. Ona fizycznie nie istnieje.

Także mieliśmy nadzieję, byliśmy przekonani, że szlakiem autostradowym A-4 dotrzemy do wschodniej granicy państwa. Tej autostrady A-4 nie ma, zaś w okolicach Szarowa, a przypomnę, że jest to kilkadziesiąt kilometrów od Krakowa na wschód, mają miejsce permanentne zatory drogowe o każdej porze, kiedy nasilenie ruchu jest cokolwiek większe od przeciętnego. Bez względu na dzień tygodnia notujemy tam „korki", tak zresztą jak na wcześniej wymienionych drogach. Ja już nie będę mówił o drogach, które miały być wybudowane na Euro, jak chociażby droga S7 na południu kraju, o drodze ekspresowej S3 ze Świnoujścia i Szczecina na południe państwa.

I oto za kilkanaście dni rozpoczęcie mistrzostw. Panie ministrze, oczekujmy dzisiaj odpowiedzi na pytania na jakie utrudnienia komunikacyjne będą narażeni wszyscy ci, którzy w czasie trwania mistrzostw będą chcieli poruszać się po drogach krajowych? Na co mogą liczyć pasażerowie poruszający się koleją?

Ja rozumiem, że pana ministra Jarmuziewicza w jakimś sensie nawet bawią te pytania, bo już jest chyba uodporniony na…

Sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:

Ciągle jeszcze nie…

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Bardzo dziękuję, bardzo dziękuję. Ale pan minister, że tak powiem, nie traci tej pozytywnej energii przez okres ostatnich pięciu lat, jak zdążyłem zauważyć.

Otóż, zadajemy sobie pytanie, jak będzie funkcjonował transport drogowy w naszym państwie? W których miejscach i w jakim czasie odczują utrudnienia nie tylko kierowcy samochodów osobowych, nie tylko kibice zdążający na mecze Euro, nie tylko kierujący grupami kibiców poruszających się autokarami, ale każdy przeciętny obywatel? Jak skutki Euro odczuje przedsiębiorca, który zechce przewieźć produkty na trasach, które wymieniłem, albo na ciągach drogowych, na kierunkach o których tutaj mówimy, które w sposób maksymalny mogą być obciążone w sytuacji, kiedy skończy się jedna tura rozgrywek i zaczyna się następna. Zapewne państwo macie przygotowaną taką analizę. W których miejscach ta sytuacja będzie najtrudniejsza, a w których natomiast nie?

Pragniemy także usłyszeć o przygotowaniach w ruchu lotniczym. Pan, panie ministrze, jak dobrze pamiętam, a także inni członkowie rządu, zalecają transport lotniczy, jako najbardziej skuteczny, wygodny. Bo ja mam wątpliwości. Wylatywałem ostatnio z Krakowa. To, co się udało osiągnąć po pięciu latach usilnych starań, panie ministrze, jakie inwestycje udało się w Krakowie wreszcie zrealizować, to jest taki gustowny namiot, w którym trwa odprawa w porcie lotniczym Balice. To jest to, co udało się osiągnąć po pięciu latach, mimo solennych zapewnień, że port lotniczy Balice będzie jednym z najbardziej nowoczesnych. Mamy nowoczesny namiot i nic poza tym. A przecież to jest miejsce z którego też będą wyruszali kibice, jak również drużyny rozgrywające mecze w innych miastach.

Pan minister, także zauważyłem, dysponuje dwoma... Jako poseł, posiada pan także nowoczesnego iPada.

Konkludując: wnosimy o szczegółową informację, jak w rzeczywistości przemieszczać się będą kibice, ale także, jakich utrudnień komunikacyjnych muszą się spodziewać obywatele naszego państwa w czasie trwania Euro 2012. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, proszę bardzo.

Minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Sławomir Nowak:

Dziękuję, panie przewodniczący. Panowie przewodniczący, szanowni państwo. Bardzo dziękuję posłom wnioskodawcom za te informacje, bo tego rodzaju spotkania są przynajmniej w stanie dostarczyć tym, którzy chcą oczywiście słuchać, odpowiednich informacji, jeśli chodzi o przygotowania do Euro 2012 resortu transportu, budownictwa i gospodarki morskiej. Resortu jednego z tych kluczowych jeśli chodzi o przygotowanie Polski do turnieju Euro.

Kiedy dziękuję posłom wnioskodawcom, nie jest to, powiedziałbym, banał czy truizm. A wierzę w to, że pod koniec tej prezentacji również posłowie opozycji będą w stanie przyznać, że jeśli chodzi o obszary infrastrukturalne, zgodnie z opinią UEFA, jesteśmy do mistrzostw Europy przygotowani.

Zatem już nie wyzłośliwiając się na temat wystąpienia mojego szanownego przedmówcy, chcę na początku powiedzieć jedną generalną tezę; to nie jest tak, jakby się wydawało, gdy w różnych wypowiedziach naszych oponentów pobrzmiewa klasyk, bym powiedział, polskiej polityki, pan Kononowicz, że niczego nie będzie. Bo to nieprawda. Ale o tym właśnie za chwilę. Rozumiem, że dla niektórych pan Kononowicz jest nieustanną inspiracją, ale to już pozostawię bez komentarza.

Jeśli pozwolicie państwo, panie przewodniczący, Wysoka Komisjo… Powinienem jeszcze krótko przedstawić towarzyszących mi współpracowników. Oprócz wiceministrów, których państwo znacie, sekretarza stanu w ministerstwie, pana ministra Tadeusza Jarmuziewicza, podsekretarza stanu i jednocześnie szefa przygotowań do Euro w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej pana ministra Macieja Jankowskiego, jest również obecny pan minister Andrzej Massel odpowiedzialny za transport kolejowy. Jest pani dyrektor Justyna Sołtyk, która jest moim pełnomocnikiem, jeśli chodzi o przygotowania do Euro od strony resortu transportu. Są obecni szefowie spółek kolejowych, portów lotniczych i instytucji zaangażowanych w przygotowania do Euro.

Jeśli chodzi o szacowaną liczbę kibiców, według wskazań organizatora mistrzostw, czyli UEFA, jak i spółki PL 2012, według specjalnego *mobility conspect*, który został

przygotowany na Euro, spodziewamy się przybycia od 670 tysięcy kibiców, nawet do blisko półtora miliona. To w zależności od rozgrywek, w zależności od tego, kto będzie grał w ćwierćfinałach, czego przecież nie znamy, następnie w półfinałach, których uczestników nie znamy i wreszcie w finale, którego przecież nie znamy. W zależności od tego wszystkiego spodziewamy się natężenia ruchu.

Według naszych wspólnych prognoz ze spółką PL 2012, spodziewamy się, że trzy czwarte tego natężenia ruchu skupi się w transporcie lotniczym; większość kibiców przyleci do Polski samolotami. To nie jest złośliwość albo trywializowanie sprawy. Tak to po prostu wynika z faktów, panie pośle. I to nie jest zaklinanie rzeczywistości. Cztery główne porty lotnicze są przygotowane, są zmodernizowane, ale o tym zaraz w dalszej części prezentacji.

Zatem 75% ruchu przypadnie na transport lotniczy, 15% na transport kolejowy i około 10% na transport drogowy. Według różnych naszych symulacji i wyliczeń, przyrosty ruchu drogowego w czasie Euro z tytułu mistrzostw Europu w piłce nożnej, nie będą większe jak przy okazji długich weekendów. A najdłuższe, długie weekendy mają nawet większe przyrosty ruchu drogowego niż te 10%.

W rozgrywkach grupowych spodziewamy się przyjazdów kibiców mniej więcej w takim podziale. Jak państwo widzicie na ekranie, z Irlandii – od 90 do 150 tysięcy. Przy czym relacja między transportem drogowym, kolejowym a lotniczym jest jak 5 do 95%. Jeśli chodzi o rozgrywki reprezentacji Włoch, to od 30 do 60 tysięcy kibiców. I tutaj transport kolejowy i samochodowy to jest 30%, w stosunku do 70% kibiców korzystających z transportu lotniczego. Jeśli chodzi o rozgrywki Hiszpanii, a przypomnę, że drużyna Hiszpanii jest w jednej grupie z Włochami, to proporcje te układają się jak 45 do 75 tysięcy kibiców. I znowu relacja kolei i drogi do lotniska to jest 10 do 90%.

To są tylko przykłady, bo nie wszystkie reprezentacje, które grają w Polsce, tutaj państwo widzicie na tablicy. Czechów spodziewamy się dosyć dużo, bo od 150 do 240 tysięcy; Czesi grają we Wrocławiu. Zakładamy w ich przypadku, że transport drogowy i kolejowy stanowić będzie prawie 100%. Jeśli chodzi o kibiców z Rosji, a drużyna rosyjska gra w Warszawie i we Wrocławiu, to jest od 120 do 120 tysięcy. I relacje między transportem kolejowym i drogowym a lotniczym są pół na pół. Jeśli chodzi o Chorwację, spodziewamy się od 45 do 90 tysięcy kibiców, z czego 70% transportem drogowym i kolejowym, a 30% lotniczym. Z Grecji przyjedzie od 30 do 60 tysięcy kibiców i relacja procentowa odwrotna.

Szacujemy, że na półfinał może przyjechać od 150 do 300 tysięcy kibiców do naszego kraju. W ćwierćfinałach, gdyby były takie grupy, gdybyśmy założyli, że Portugalia spotka się z Grecją, Holandia z Czechami, Dania z Rosją i Niemcy z polską drużyną, liczba kibiców mogłaby się przedstawiać jak na planszy. Pokazuję państwu metodologię badań, do której podeszliśmy, to znaczy jak szacujemy różnego rodzaju scenariusze. Każdy z tych scenariuszy jest rozpisany, o czym też powiem państwu w dalszej części prezentacji. Mecz Portugalia-Grecja prawdopodobnie przyciągnie dodatkowo 40 tysięcy kibiców, Holandia-Czechy nawet do 200 tysięcy, Rosja-Dania około 60 tysięcy. I gdyby doszło do meczu ćwierćfinałowego Polska-Niemcy, spodziewamy się bardzo dużego natężenia ruchu na drogach, na kolei i na lotniskach, i dodatkowych około 300 tysięcy kibiców. Jakich spodziewamy się symulacji podczas całego turnieju, już mówiłem.

Wszystkie założenia operacyjne i strategiczne transportu według UEFA, które zostały nam przedstawione w oczekiwaniach tego Związku, zostały w 100% zrealizowane przez stronę polską. One były podzielone na cele strategiczne i cele operacyjne. Wśród celów strategicznych wymienić należy stworzenie systemu modelu usług transportowych, rozwoju infrastruktury w zakresie, w którym nam się to udało, stworzenie dedykowanych rozkładów jazdy; oczywiście, to wykonano. Chociażby od 1 czerwca będzie funkcjonował kolejowy rozkład jazdy pociągów specjalnie dedykowany na Euro; jest już w przedsprzedaży, można już kupować bilety kolejowe. Polecam Intercity, posłom również.

Działania wspierające wśród celów strategicznych, to dodatkowe oznakowanie, systemy taryfowe, ułatwienia w zakupie biletów oraz informacja dla podróżnych; o tym też będę jeszcze mówił. To wszystko zostało zrealizowane.

Jeśli chodzi o cele operacyjne, to są to: zwiększenie znaczenia transportu publicznego, dodatkowe połączenia, dodatkowe składy pociągów; to zostało wykonane. Dalsze cele to ograniczenie ruchu pojazdów w miastach czyli specjalne parkingi i prawo do ograniczenia transportu ciężarowego na wypadek takich sytuacji trafikowych. Jesteśmy na to przygotowani, rozmawiamy już z przewoźnikami na temat ewentualnego systemu wczesnego ostrzegania na wypadek konieczności wprowadzenia ograniczeń w ruchu ciężarowym. Inny cel operacyjny to stworzenie mapy dróg rekomendowanych; to też w dalszej części prezentacji będę państwu pokazywał; cel został osiągnięty.

Kolejny, to zarządzanie lokalnymi ograniczeniami przepustowości; Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jest również na to przygotowana i to będzie realizowała. Celem operacyjnym jest wdrożenie systemu informowania podróżnych o utrudnieniach. O tym też powiem w dalszej części; zadanie wykonane. Zaplanowanie tras alternatywnych; o tym też powiem w dalszej części prezentacji; to też zostało wykonane. I wreszcie, zapewnienie dodatkowych usług transportowych dla kibiców. O tym już wspomniałem; chodzi o dodatkowe pociągi i połączenia lotnicze, a również o dodatkowy transport miejski.

Zadania Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, które zostały przed nami postawione w kontekście przygotowań do Euro, należałoby podzielić na jakby dwa zasadnicze składniki w czterech obszarach kluczowych dla ministerstwa. Są to infrastruktura, procesy organizacyjne, zarządzanie personelem i przepływ informacji. W każdym z tych czterech obszarach wydzielimy stosowne procesy i wydzieliliśmy stosownych uczestników. W procesach organizacyjnych jest to projektowanie, budowa – mówię o inwestycjach – utrzymanie tych inwestycji w przyszłości, obsługa i serwis oraz informacja.

Uczestnicy, to wszystkie firmy, które są nam podległe, instytucje administracji publicznej, klienci, co jest dla nas szczególnie istotne czyli ci, którzy będą korzystali z transportu przez nas przygotowanego. Uczestnikami są także wszystkie służby bezpieczeństwa i służby techniczne.

Jak państwo widzicie na slajdzie, tak wygląda droga pasażera czy kibica, który przyjedzie do Polski. W obszarze naszego szczególnego zainteresowania jest to, co się dziać będzie w granicach naszego kraju. Oczywiście, wcześniej kibic będzie miał dodatkowe narzędzia, które zostały dla niego przygotowane, jak chociażby *Polish Guide* na poziomie planowania podróży czy dodatkowe informacje jeszcze na poziomie własnego kraju. Można je będzie mu dostarczyć, jeśli będzie ich poszukiwał w Internecie czy w inny sposób chcąc przygotować sobie podróż do Polski.

W nasze ręce kibic wpada w miejscu przyjazdu, to jest na lotnisku, dworcu, w porcie morskim czy na parkingu samochodowym. Stąd będzie przemieszczał się do swoich destynacji, jak hotel, lotnisko, dworzec kolejowy, stacja czy parking. Tam wszędzie będzie musiał mieć styczność z nami czyli z gospodarzami, z organizatorami Euro 2012. Będzie miał również punkty styczności czy to z ministerstwem transportu, czy to z szeroko rozumianym serwisem ze strony polskiej również na poziomie usług. Dodatkowa usługa, którą przygotowaliśmy, to *Polish Pass*; o tym za chwilę. Ponadto, dodatkowe połączenia internetowe, ułatwiony dostęp do darmowego Internetu bezprzewodowego na dworcach w miastach-gospodarzach Euro. Dalej – sklepy, bary, restauracje, komunikacja miejska, taxi, policja, służba zdrowia. To są wszystko obszary nie tylko podległe ministerstwu transportu, ale szeroko rozumiane usługi, które są ważne z punktu widzenia naszego klienta – pasażera i kibica.

Dodatkowe punkty styczności, to są informacje sportowe; to już jest poza strefą naszego oddziaływania. Chodzi o stadiony, które w czasie odbywania się Euro 2012 są już w zarządzaniu UEFA, także FUN-ZONY będące oczywiście w zarządzaniu miast gospodarzy. I będziemy zadowolonych, mam nadzieję, naszych pasażerów żegnali na wyjeździe z Polski. To znowu jest lotnisko, dworzec, port. Docelowo nie będziemy jechali aż do jego domu, ale miejmy nadzieję, że do domu to kibic zawiezie swoje dobre doświadczenia z naszego kraju.

Cele i zadania resortu w kontekście Euro 2012: zapewnienie sprawnej organizacji wydarzenia – to pierwszy cel, zapewnienie bezpieczeństwa gości, przyjezdnych kibiców

oraz naszych mieszkańców. Przecież nie wszyscy mieszkańcy miast-gospodarzy mistrzostw są kibicami. Trzeba o tym pamiętać, że nie można tracić z pola widzenia naszych obywateli, którzy nie będą uczestniczyli w Euro bezpośrednio.

Jednym z istotnych również zadań, o czym dalej będzie też okazja mówić, jest budowa wizerunku naszego kraju. Co do konieczności budowy tego pozytywnego wizerunku wszyscy powinniśmy się poczuwać odpowiedzialni.

Z tego wynikają zadania o charakterze infrastrukturalnym i zadania o charakterze organizacyjnym, do których za chwilę będziemy przechodzili.

Krótko bardzo o statusie kluczowych projektów. O tym wielokrotnie już mówiliśmy, przedstawiałem wcześniej informacje na temat stanu inwestycji drogowych, kolejowych Wysokiej Izbie, również Wysokiej Komisji. Mówiłem o tym na posiedzeniu Komisji, jak i na posiedzeniu plenarnym Sejmu. W zakresie podległości ministra transportu mamy kluczowe obszary transportu publicznego, to jest kolej, drogi i transport lotniczy.

Na poziomie infrastruktury wszystkie działania, które zostały zaplanowane w tych trzech obszarach, były związane z modernizacją linii kolejowych, modernizacją i budową dworców kolejowych i modernizacją taboru. W obszarze dróg, to budowa i modernizacja sieci dróg, a w obszarze transportu lotniczego – budowa i modernizacja lotnisk.

Jeśli chodzi o sferę organizacyjną, to jest poprawa organizacji podróży dla podróżnych, naszych pasażerów na kolei, poprawienie *clean-service* ze względu na naszych pasażerów. Jeśli chodzi o drogi, to jest koordynacja sterowania ruchem i monitoring przepustowości. Jeśli chodzi o transport lotniczy, to bezpieczeństwo i koordynacja ruchu lotniczego i dodatkowe działania w tym względzie. Wszystkie te rzeczy będą się składały na jakość obsługi, na koszty tej obsługi, na bezpieczeństwo naszych kibiców i pasażerów, i oczywiście na wizerunek naszego kraju, o czym już mówiłem.

Jeśli chodzi o projekty kluczowe w obszarze infrastruktury kolejowej i zadania inwestycyjne realizowane w ramach przygotowań do Euro, to łącznie zaplanowano zmodernizowanie 1041 kilometrów linii kolejowych. Z tego zakończono modernizację 878 km linii, w realizacji ciągle znajduje się 163 km linii. Wymienię tylko kilka inwestycji kolejowych: Warszawski Węzeł Kolejowy, następnie linia nr 1 Warszawa – Łódź, trasa E-65 – połączenie Warszawa – Gdynia, które będzie oczywiście kontynuowane również jeszcze po Euro 2012, mam nadzieję, że bardziej intensywnie. Następnie linie nr 131, 353 i 271, linia E-20, Poznański Węzeł Kolejowy, E-59 Wrocław – Poznań, E-30 Zgorzelec – Medyka i Wrocławski Węzeł Kolejowy.

Punkt 1 to modernizacja liniowej infrastruktury kolejowej. Cel jest oczywisty i dla nas wszystkich, niezależnie od poglądów politycznych, taki sam – skrócenie czasu przejazdu na głównych trasach między aglomeracjami i poprawienie komfortu jazdy. Powodem konieczności podjęcia tych działań było nie tylko Euro, ale fatalny stan tej infrastruktury i konieczność podejmowania działań ratunkowych i modernizacyjnych.

Jeśli chodzi tylko o przykłady podjętych działań, planowanych na Euro i zrealizowanych na Euro, to są to takie trasy, jak trasa E-20 Warszawa-Terespol, E-30 – od zachodniej granicy państwa do Wrocławia i LCS-y zaplanowane na modernizowanej trasie E-65 Warszawa-Gdańsk. To, co było planowane, zostało zrealizowane. Oczywiście, na trasie Warszawa-Gdańsk pozostaje jeszcze 45% inwestycji w dalszej fazie całościowej realizacji.

Jeśli chodzi o punkt 2 – budowa lub modernizacja dworców, stacji i przystanków osobowych w obrębie miasta gospodarzy, to przykłady podjętych działań macie państwo na slajdzie. Nie będę wymieniał wszystkich, bo można by było mówić dużo, dużo dłużej, ale pan przewodniczący Rynasiewicz prosił o zwięzłą informację. Więc przygotowaliśmy tylko przykłady i to jest chociażby punkt 1 – budowa łącznicy, w tym tunelu łączącego linię kolejową nr 8 z podziemną stacją na lotnisku imienia Chopina przy terminalu II. Inwestycja jest zrealizowana, gotowa do uruchomienia. 1 czerwca pierwsze pociągi pojadą rozkładowo, już odbywają się przejazdy techniczne; polecam, warto zobaczyć. Bardzo porządna inwestycja, realizowana oczywiście nie bez problemów, jak wszędzie. Ale jest przykładem umiejętnego zgrania różnych instytucji i firm, również wykonawczych.

Remont dworca Wrocław Główny; inwestycja na dzisiaj zakończona w 87%. Nad całością realizacji tej inwestycji nadzór sprawował konserwator zabytków. Polecam państwu. Jak

zobaczycie państwo dworzec, to rzeczywiście robi wrażenie. W większości była to ręczna robota przy odsłonięciu malowideł ściennych. Pod nadzorem konserwatora wszystko było uzupełniane. Jest to przykład rzeczywiście fantastycznej roboty i gigantycznych pieniędzy na to wydanych. Ale będziemy bardzo, moim zdaniem, zadowoleni i dumni z tego dworca Wrocław Główny. Na Euro wszystko to, co będzie niezbędne, czyli infrastruktura peronowa, nazwijmy to w ten sposób, główne ciągi komunikacyjne w hali dworca, a również tymczasowe punktu cateringowe, będą przygotowane dla naszych pasażerów. Również plac przed dworcem będzie już udostępniony pasażerom w 100%.

Budowa dworca Poznań Główny; również imponująca inwestycja, wybudowanie zupełnie nowego dworca, nowoczesnego budynku. Można pojechać, zobaczyć – to już stoi. Już jest pozwolenie na użytkowanie obiektu dworcowego, 28 maja zostanie tam wprowadzony pasażer.

Tak wygląda tylko część inwestycji przeprowadzonych i zrealizowanych. Dodać jeszcze można przykład dworca Warszawa Wschodnia i przystanku Warszawa Stadion. Pewnie zainteresowani mieli okazję to zobaczyć. Na zdjęciu mamy dworzec Poznań Główny. Widzimy również na tym dworcu charakterystyczną bryłę tego nowoczesnego obiektu. Dworzec w Krakowie; jego część naziemna, która jest potrzebna do realizacji Euro, jest gotowa. Hala podziemna będzie dalej realizowana i oddana po Euro. Lifting przeszedł dworzec Warszawy Centralnej. Zakończona została modernizacja 28 dworców kolejowych, nadal w realizacji jest 56 dworców i to nie jest koniec projektu modernizacyjnego. OK.

Jeśli chodzi o zwiększenie i modernizację taboru kolejowego. Aktualny stan taboru będącego w dyspozycji PKP Intercity, to jest 1550 wagonów oraz 250 lokomotyw. W rozkładzie jazdy mamy rozpisanych 1350 wagonów i 200 lokomotyw, czyli tu już mamy rezerwę 200 wagonów. Podczas Euro ta rezerwa zostanie zwiększona do 1700 wagonów i 261 lokomotyw. A w rozkładzie jazdy będziemy mieli rozpisanych wówczas 1500 wagonów i 200 lokomotyw.

Podczas Euro zostanie wydzielony specjalny tabor dla pociągów dedykowanych, zamówionych. To jest 20 lokomotyw elektrycznych typu EU 07, 114 wagonów z miejscami do siedzenia, w tym 50 przystosowanych do kursowania w komunikacji międzynarodowej, itd., itd.

Jeśli chodzi o *branding* , to dodatkowo *branding* lokomotyw mieliście zapewne państwo okazję widzieć. Spółka PKP Intercity przygotowała specjalny *branding* czyli wygląd tych lokomotyw na Euro pomalowanych w barwy szesnastu reprezentacji i dodatkowo z wizualizacją czterech polskich stadionów miast-gospodarzy. Szacujemy, że na Euro 2012 te dodatkowe pociągi przejadą w sumie około 2,4 mln kilometrów. Szacujemy też, że te lokomotywy będą miały prawie dwa miliony kontaktów promocyjnych. Na slajdzie widzicie państwo jak wyglądają tylko przykładowo lokomotywy z barwami Rosji i ze Stadionem Narodowym. Naprawdę, to przypadkowy wybór, nie było tutaj podtekstów.

Jeśli chodzi o poprawę organizacji podróży dla pasażerów, wdrożony został dodatkowy *cleaning service*, czyli ułatwiony dostęp do informacji. Przykładem są nowe sposoby zakupu biletów. Od 15 kwietnia funkcjonuje E-bilet IC, który może być zakupiony przez Internet, może też być okazywany w formie elektronicznej na laptopie, na komórce, na iPadzie, u pana posła również. I wówczas konduktor może odczytać kod kreskowy bez konieczności drukowania biletu. Do tej pory była taka archaiczna forma polegająca na konieczności drukowania tego biletu zakupionego elektronicznie przez Internet.

Konsekwentnie zwiększamy również liczbę biletomatów – z 11 do 48 i ten proces oczywiście będzie kontynuowany również po Euro, bo to jest element konsekwentnych starań o poprawę bezpieczeństwa i komfortu naszych pasażerów. Dedykowana oferta *Polish Pass*, o czym wspomniałem na samym początku, to jest możliwość podróżowania wszystkimi pociągami PKP Intercity w czasie Euro nieograniczoną liczbę razy w opcji 3, 7 lub 27 dni.

Jeśli chodzi o ułatwiony dostęp do informacji, to strona internetowa Intercity została wzbogacona o wersje anglojęzyczną, rosyjskojęzyczną i niemieckojęzyczną. *Call Centre* zostanie wzmocniony do 36 stanowisk, również do obsługi w języku polskim, angielskim i rosyjskim. Unowocześniony został system identyfikacji wizualnej na dworcach

poprzez już nie tylko specjalnie dedykowany wolontariat, ale w innych formach, np. naklejki poziome, różnego rodzaju „siewniki” *bluetooth*, które będą dostarczały naszym pasażerom na telefony komórkowe informacje o utrudnieniach czy dodatkowych usługach, o dodatkowym serwisie.

Jeśli chodzi o transport lotniczy, to mamy cztery miasta – gospodarze: Gdańsk, Poznań, Wrocław i Warszawa i porty wspomagające, zabezpieczające. To są porty lotnicze w Bydgoszczy, Zielonej Górze, Katowicach i Łodzi. Oczywiście, nasze porty lotnicze będą również przygotowane na wypadek jakiś sytuacji kryzysowych do przyjęcia dodatkowego ruchu. Na takie sytuacje są przygotowane porty lotnicze i w Rzeszowie, i w Krakowie, i w Szczecinie; na wszelki wypadek. Także nowy port lotniczy w Modlinie będzie przygotowany na przyjęcie takiego dodatkowego ruchu.

Jeśli chodzi o przyrosty przepustowości portów lotniczych w związku z przeprowadzonymi inwestycjami: w Gdańsku na poziomie przylotów i odlotów blisko 200% wzrostu przepustowości. Jeśli chodzi o Poznań, jesteśmy w stanie przyjąć 170% więcej samolotów, a odprawić 220% więcej samolotów. Jeśli chodzi o Wrocław, to przewidujemy zwiększenie przepustowości tutejszego lotniska na poziomie 78% na przylotach i 166% na odlotach. W związku z inwestycją w Warszawie i przygotowaniami do Euro, a więc możliwością uruchomienia również terminalu Etiuda, przewidujemy wzrost przepustowości na Euro na przylotach o 33%, czyli o jedną trzecią, a na poziomie odlotów – o 62%.

I chwila informacji o rozbudowie infrastruktury lotnisk krajowych. Podam tylko przykłady podjętych działań. To jest port lotniczy w Gdańsku im. Lecha Wałęsy. Tutaj inwestycja jest już zrealizowana w 100%. Przybyła nowa droga kołowania o przepustowości 30 operacji lotniczych na godzinę, nowa przedterminalowa płyta postojowa, umożliwiająca obsługę dodatkowych 15 samolotów kodu „C”, nowy terminal pasażerski o przepustowości 5 mln pasażerów rocznie.

Dla ułatwienia informacyjnie dodam, że oczywiście stary terminal jest cały czas w użytkowaniu i na czas Euro zostanie przywrócona kontrola *non Schengen* i cała infrastruktura będzie musiała być odpowiednio wykorzystywana w nowym rygorze *non Schengen*.

Jeśli chodzi o Port Lotniczy Wrocław im. Mikołaja Kopernika, to inwestycja została zrealizowana w 100%. Jest nowa płaszczyzna postojowa dla 16 samolotów kodu „C”, nowy terminal pasażerski, który całkowicie przejął obsługę podróżnych. Na starym terminalu obsługiwany jest ruch *General Aviation* dedykowany dla UEFA. Całość o przepustowości 3,2 mln pasażerów rocznie.

Jeśli chodzi o budowę Portu Lotniczego w Modlinie, to jest to inwestycja zaawansowana w 90%; lotnisko o przepustowości około 2 mln pasażerów rocznie. Część lotnicza i terminal – trwają jeszcze czynności odbiorowe i wykończeniowe, dlatego nie pokazuję państwu, że to jest już w 100% gotowe. Bo trwają procedury odbioru, a chciałbym bardzo, żebyście traktowali te informacje jako bardzo rzetelne.

Przykłady inwestycji widzicie państwo na kolejnym slajdzie – to terminale we Wrocławiu, Gdańsku, Poznaniu, Rzeszowie i w Warszawie. Nie ma na slajdzie dodatkowych inwestycji, np. w Rzeszowie. Nie ma tu Modlina i innych inwestycji, na przykład, w Łodzi. Ale pokazujemy państwu przykładowe inwestycje, którymi wszyscy, niezależnie, co podkreślam, od poglądów politycznych, powinniśmy się cieszyć. Dodam tylko, że terminale w Gdańsku i we Wrocławiu projektowała ta sama firma, która projektowała Stadion Narodowy. Dla ułatwienie dodam, że są to polscy architekci z Politechniki Gdańskiej.

Bezpieczeństwo i koordynacja lotów. Przykłady podjętych działań: uruchomienie radarowej kontroli zbliżania we Wrocławiu – wykonane. Koordynacja rozkładów lotów w portach lotniczych miasta gospodarzy turnieju. Wyłoniona została specjalna firma, która zajmie się koordynacją lotów podczas Euro. Jest to Airport Coordination Limited; firma ta koordynowała lotniska chociażby podczas mistrzostw świata w piłce nożnej w RPA w 2010 roku.

Jeśli chodzi o status kluczowych projektów w obszarze transportu drogowego, to informacja jest według stanu na dzień 20 maja br. Na niektórych odcinkach budowanych

dróg sytuacja jest bardzo dynamiczna i w procentach przyrosty są widoczne i rzeczywiście bardzo imponujące. Nie wiem, panie przewodniczący, czy z każdym z projektów rozprawiać się indywidualnie, ale oczywiście mogę to zrobić, jeśli takie jest życzenie Wysokiej Komisji.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Myślę, że będą pytania, to wtedy będzie możliwość uszczegółowienia; jeśli posłowie będą mieć wątpliwości. Proszę.

Minister Sławomir Nowak:

To się wiąże ze stanem przygotowań do Euro, w związku z tym przygotowaliśmy się bardzo rzetelnie, żeby Wysoka Komisja miała pełną wiedzę i rzetelną wiedzę, precyzyjną wiedzę na temat stanu przygotowań. Pokazujemy wszystkie odcinki autostrady A-1, A-2, A-4 na poziomie zaawansowania planowanego przed Euro i na poziomie zaawansowania w czasie Euro.

Na slajdzie widzicie państwo zapis stanu na dzień 20 maja br. Autostrada A-1, odcinek Pyrzowice-Sośnica i dalej A-1 od węzła Sośnica przez Gliwice do granicy państwa, do Gorzyczek. Tutaj jest cały czas problem z firmą wykonawczą AlpineLaus, wykonawcą tego odcinka, o czym państwo na pewno wiecie. Na bieżąco jesteśmy również w kontakcie z wykonawcą i z nadzorem budowlanym. Jestem do dyspozycji jeśli chodzi o dodatkową informację na ten temat, jeśli Komisja będzie zainteresowana.

Budowa autostrady A-2, odcinek Stryków-Konotopa. Najbardziej spektakularna, interesująca wszystkich sprawa. 20 kilometrów krytycznego odcinka „C”. Jak państwo wiecie, informowałem również państwa i opinię publiczną o braku przejezdności tego fragmentu autostrady na Euro. Ale o tym za chwilę.

Kolejne projekty drogowe na autostradzie A-4; drogi S1, S2. Ich poziom zaawansowania 92 i 98%, itd. itd. Nie będę państwa tym zamęczał. To jest oczywiście do dyspozycji Wysokiej Komisji również na stronach internetowych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Przechodzę więc do kolejnych projektów kluczowych.

Jeśli chodzi o pkt 1 – budowa i modernizacja dróg, to pozwólcie państwo chwilę się skupić na autostradzie A-2, o której mówiłem. Odcinek A – 29 km drogi od Strykowa do Łyszkowic; poziom zaawansowania blisko 80%. Odcinek B – 17 km drogi od Łyszkowic do granicy województwa mazowieckiego; poziom zaawansowania 88%. Odcinek C – 20 km od granicy województwa mazowieckiego do końca w kilometrze 449+100; zaawansowanie 52%. Odcinek D – 17,6 km – 93% zaawansowania. Tutaj też nie pokazujemy 100%, bo tam ruch puścimy w przyszłym tygodniu już do węzła Grodzisk Mazowiecki. To jest ten odcinek od Pruszkowa do Grodziska Mazowieckiego. Odcinek E – 7,1 km. Wczoraj został puszczony ruch w nocy, dlatego pokazuję państwu, że to jest już w 100% zrealizowana i oddana inwestycja.

Na slajdzie widzicie państwo przykłady zdjęć z inwestycji na autostradzie A-2.

Pokazujemy także przykłady podjętych działań w obszarze pozostałych odcinków dróg. Autostradowa Obwodnica Wrocławia w 100% już zrealizowana, oddana jeszcze w poprzedniej kadencji. To jest 35 km autostradowej obwodnicy Wrocławia. Droga S5 – Wschodnia Obwodnica Poznania. To jest 34,6 km drogi; zrealizowana i oddana. Droga S7 – Południowa Obwodnica Gdańska. Mówię, że to są tylko przykłady, szanowni państwo. W tym tygodniu będą oddawane kolejne fragmenty węzła do autostrady przy Poznaniu i drogi ekspresowej między Poznaniem a Gnieznem. Więc mówię, że tych inwestycji jest znacznie więcej.

Południowa Obwodnica Gdańska; blisko 18 km drogi, w tym również najdłuższa estakada w Polsce, łącznie blisko trzy kilometry estakady. Inwestycja ta jest zrealizowana w 83% i obwodnica będzie przejezdna na Euro już w warstwie ścieralnej.

Kolejny projekt drogowy – wyznaczenie i oznakowanie tras rekomendowanych. Przyjęliśmy zasadę „prowadzenie kibica za rękę”, to tak się mówi w nomenklaturze przygotowań do Euro. W związku z tym Generalna Dyrekcja przygotowała i instaluje, jest w procesie instalowania, 120 tablic informacyjnych na drogach krajowych i autostradach, również w okolicy przejść granicznych z informacjami o trasach dojazdu do miast gospodarzy. Uruchomiony został numer informacyjny 19111 dla kibiców o sytuacji na

drogach; informacja będzie dostępna w czterech językach. Będą też dystrybuowane ulotki informacyjne dla kibiców, zawierające informacje o obowiązujących przepisach drogowych w naszym kraju i o numerze informacyjnym, również o interaktywnej mapie podróży, na stronach www.gddkia.gov.pl. W trybie online wszystkie informacje z dróg będą na tych stronach internetowych pakowane do systemu.

Ten system online będzie aktualizowany, więc wszystkie również utrudnienia na drogach będą tam dostępne dla kibiców i naszych pasażerów. Na kolejnym slajdzie widać jak wyglądają przykłady ulotek informacyjnych dla kierowców, które będą dystrybuowane na przejściach granicznych, na bramkach wjazdowych na autostrady, na stacjach benzynowych. Po prawej stronie widzicie państwo przykładową, dodatkową tablicę informacyjną, która pokazuje preferowane drogi.

Chcę bardzo podkreślić, ale będzie okazja o tym powiedzieć przy drogach rekomendowanych, że trasy oznaczone białymi tablicami, które są pokazane na slajdzie, informują o trasach rekomendowanych. Co nie zawsze oznacza, że są to trasy najkrótsze, żeby była jasność. Mogą się zdarzyć sytuacje, w których GPS będzie pokazywał trasę krótszą niż ta, która, w naszej ocenie, jest rekomendowana jako najlepsza i najbezpieczniejsza jeśli chodzi o zarządzanie ruchem i bezpieczeństwo pasażera.

Projekt nr 3 – wprowadzenie monitoringu ruchu i koordynacja sterowania ruchem. Pokazujemy przykłady podjętych przez nas działań. Wspólnych. Spółka PL 2012, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oraz zarządy dróg wojewódzkich i miejskich uzgodniły zakres kompetencji i podział zadań w zakresie sterowania ruchem podczas Euro 2012. Dotyczy to wprowadzenia monitoringu ruchu w punktach LOP, czyli Lokalnych Ograniczeń Przepustowości, wdrożenia systemu sterowania ruchem na trasach rekomendowanych, wyznaczenia tras alternatywnych dla ruchu pojazdów osobowych i ciężarowych. Wprowadzono 24-godzinną dostępność Punktu Informacji Drogowej. Wprowadzono również możliwość ograniczenia ruchu dla samochodów ciężarowych na trasach rekomendowanych w czasie dni meczowych.

Transport w czasie Euro. Tutaj mamy jakby trzy krytyczne obszary, istotne z punktu widzenia powodzenia całego projektu transportowego na Euro. To jest kraj, dla nas obszar najistotniejszy, a więc drogi, kolej, lotniska i porty. Ważny jest również poziom lokalny – miasto i bezpośrednie otoczenie stadionu. To kolejne obszary. Żeby ten system zadziałał w pełni, muszą być zintegrowane wszystkie trzy elementy transportu na poziomie organizacji ruchu, komunikacji miejskiej, parkingów typu *park&drive* i całego systemu zarządzania drogami, kolejami, lotniskami i portami morskimi. Bo też się należy spodziewać kibiców, którzy przypłyną promami.

Jeśli chodzi o przejazdy między miastami-gospodarzami Euro w naszym kraju plus Krakowem, jako miastem wspomagającym organizację Euro, bo tam też są centra pobytowe, to, według tych samych informacji, które mamy, Kraków będzie chciało odwiedzić wielu kibiców. Jak państwo widzą na slajdzie, tak przedstawiają się trasy przejazdów między miastami. Między Gdańskiem a Poznaniem szacunkowy czas przejazdu to jest 4,1 godz. pociągiem. Po modernizacji, po rewitalizacji linii kolejowej zejdziemy do czterech godzin. Podróż samolotem na tej trasie, jak jest pokazane na slajdzie, wynosi około 50 minut. Ale jak państwo wiecie, górny czas przelotu między Gdańskiem a Poznaniem to od 35 do 50 minut.

Między Gdańskiem a Warszawą podróż samochodem nie powinna przekroczyć 4,5 godziny, podróż pociągiem – 4,4 godz. Podróż samolotem podobna jak w przypadku lotu z Poznania – od 30 do 50 minut w zależności od typu samolotu. Podróż między Poznaniem a Warszawą; przejazd pociągiem – 3,30 godz., między Poznaniem a Warszawą pociąg pojedzie 2,29 godz. To jest „byk"; powinno być 2,3 godz. Podróż samolotem na tej trasie – też do 50 minut.

Jeśli chodzi o połączenie Poznań-Wrocław, to podróż samochodem – 3 godziny, koleją, zgodnie z nowym rozkładem jazdy – 2,15 godz.

Podróż na trasie z Wrocławia do Warszawy, to nie ukrywam, od lat nasza największa bolączka i na pewno też wstyd. Drogą to jest jazda 5,50 godz., pociągiem podróż trwa 6 godzin, a samolotem maksymalnie godzinę.

Jeśli chodzi o połączenie między Gdańskiem a Krakowem, to samochodem 7,3 godz., 9 godz. pociągiem i półtorej godziny samolotem. To są szacunkowe dane zaakceptowane też i wyliczone wspólnie z UEFA. Nie mamy zamiaru z nikim się ścigać ani przeciągać. Mogą się zdarzyć sytuacje, że czas podróży samochodem z Gdańska do Krakowa wyniesie nie 7,3, ale 8 godzin, zwłaszcza gdy ktoś zatrzyma się po drodze na dłuższe siusiu.

Przejazdy między miastami-gospodarzami Euro, między Polską a Ukrainą. Tutaj pokazujemy państwu mapę kolejową, dlatego że szacujemy, że podróż kibiców między tymi miastami będzie się odbywała w zintegrowany czy zorganizowany sposób koleją i samolotami. Koleją podróż między Warszawą a Kijowem potrwa 16,3 godz., między Warszawą a Lwowem – 12,3 godz., a między Warszawą a Donieckiem w sumie 24,3 godz.

Nie ukrywam, szanowni państwo, że spodziewamy się, iż większość jednak kibiców, którzy przyjadą na Euro do Polski, zdecyduje się w Polsce zostać na czas mistrzostw. Wszystkie dane na to wskazują. Nasze FUN-ZONY będą również na to przygotowane, że większość kibiców zostanie w naszym kraju na całe mistrzostwa. Również Przemyśl przygotowuje się od strony organizacyjnej, jako miasto położone najbliżej Ukrainy, na przyjęcie wzmożonego ruchu. W wielu miastach, również poza miastami-gospodarzami Euro, będą przygotowane strefy kibica dla ludzi, którzy będą chcieli oglądać mecze, a nie pojadą na Ukrainę.

Dla przypomnienia – miastami-gospodarzami na Ukrainie są Lwów, Kijów, Charków i Donieck. Jako ciekawostkę podam, zapewne o tym państwo wiecie, że na przykład reprezentacja Włoch, która wybrała centrum pobytowe w Gdańsku, a gra mecze na Ukrainie, będzie latała samolotem na każdy mecz i potem po meczu wracała do Gdańska. Trzynaście z szesnastu reprezentacji uczestniczących w Euro wybrało Polskę jako kraj pobytu. To też trochę mówi o jakości przygotowania do Euro, naszego serwisu; trochę nas to powinno przynajmniej ucieszyć i zadowolić.

Jeśli chodzi o główne i rezerwowe trasy przejazdów kolejowych. Połączenie między Gdańskiem a Warszawą, tak zwane tradycyjne przez Działdowo trasą E-65; na czas Euro będą wstrzymane prace modernizacyjne tak, aby móc tam puścić pociągi szybciej niż do tej pory. Czas przejazdu – 4,4 godz. Będziemy puszczali pociągi trasą dzisiaj preferowaną przez PKP Intercity, czyli przez Bydgoszcz, Kutno do Warszawy. Czas przejazdu będzie podobny obydwiema trasami.

Połączenie miedzy Gdańskiem a Poznaniem; również po modernizacji bardzo zyskało na przyroście czasowym. Połączenie między Poznaniem a Wrocławiem; tradycyjne po linii 271. Trasa między Wrocławiem a Warszawą; poprzez Katowice do Warszawy; alternatywne trasy macie państwo pokazane na slajdzie cieńszą linią oraz ewentualne trasy wylotowe do przejść granicznych.

Jeśli chodzi o trasy przejazdów na Euro naszymi drogami. Na zielono macie państwo na slajdzie pokazane trasy rekomendowane dla naszych kibiców, niebieskie trasy, to trasy alternatywne i uzupełniające. Połączenie między Gdańskiem a Warszawą autostradą A-1 do Torunia, po czym w Toruniu zjazd na krajową drogę nr 10, z tej drogi w Płońsku włączamy się do krajowej drogi nr 7 i od północy wjeżdżamy do Warszawy.

Jeśli chodzi o połączenie Gdańsk-Poznań, to autostradą A-1 do Torunia, potem krajową drogą nr 15 i dalej mamy aż trzy możliwości dojechania do Poznania. Nasza rekomendowana droga, to będzie uruchomiona nowa droga między Gnieznem a autostradą do Poznania.

Połączenie drogowe między Poznaniem a Wrocławiem krajową drogą nr 5. Nie ukrywam, że bardzo trudne jest połączenie między Wrocławiem a Warszawą krajową droga nr 8. Ta część inwestycji, która może być zakończona i pozwalają na to prowadzone prace, w zasadzie jest finalizowana. Natomiast tam, gdzie prace nie mogą być zakończone i nie zostaną zakończone przed Euro, remont zostanie wstrzymany na czas mistrzostw tak, aby móc pojechać sprawniej i bezpieczniej budowanymi odcinkami drogi.

Jeśli chodzi o połączenie Poznań-Warszawa, to w zasadzie powinienem powiedzieć o połączeniu od granicy państwa przez Świecko, Poznań, Stryków do Warszawy. Jest przygotowana trasa rekomendowana. Wiadomość tę przekazałem już na konferencji prasowej, więc zapewne państwo to wiecie. Z odcinków autostrady A i B, na które można

będzie wjechać, zjedziemy krajową drogą nr 70 na odcinku B, żeby potem włączyć się do krajowej drogi nr 2, przejechać tą drogą w okolice Grodziska Mazowieckiego i potem wjechać na autostradę. Dalej ta mapa przejazdu jest omówiona, będę zatem miał okazję państwu to szczegółowo doprecyzować.

Połączenia kolejowe w miastach-gospodarzach Euro. Dojazdy do miast i stadionów. W Gdańsku Głównym na wysokości przystanku Gdańsk Politechnika po dawnej linii kolejowej, całkowicie zmodernizowanej, dojedziemy do nowo wybudowanego przystanku Gdańsk Stadion Expo. Jeśli chodzi o rozwiązania drogowe w Gdańsku, to przed chwilą omówiłem tę trasę. Dodam tylko, że po dojechaniu autostradą A-1, jeżeli ktoś wybierze krajową drogę nr 7, która jest w przebudowie, również będzie mógł skorzystać z udostępnionej tuż przed 10 czerwca, czyli przed pierwszym meczem piłkarskim Euro w Gdańsku, południowej obwodnicy Gdańska. Przypomnę, że będzie to spotkanie piłkarskie Włochy-Hiszpania. Dalej autostradą A-1 dojedziemy do obwodnicy Trójmiasta i z obwodnicy można wjechać do śródmieścia Gdańska albo od ulicy Św. Wojciecha, albo połączeniem, które preferujemy i pokazujemy jako rekomendowane, na węźle Karczemki odbić w prawo, wjechać na trasę W-Z, żeby dojechać do śródmieścia i dalej dojechać do stadionu. Trasa W-Z to jest również inwestycja miejska oddana i użytkowana. Węzeł Karczemki już został oddany w 100% i użytkowany.

Połączenie kolejowe w Poznaniu. Ze stacji Poznań Główny jedziemy do stacji Poznań-Górczyn. To też jest nowa inwestycja, po modernizacji, nowy peron tuż przy stadionie, skąd dojdziemy już do samego stadionu. Jeśli chodzi o transport drogowy w Poznaniu, to już państwu mówiłem. Od północy, od zachodu, wschodu i południa; od zachodu dojazd autostradą A-2, od północy są trzy możliwości dojazdu: drogą S5, dawną drogą nr 5 i 15. Od wschodu – autostradą A-2, a od południa – krajową drogą nr 5.

Jeśli chodzi o połączenia kolejowe z Warszawą. Z dworca – po modernizacji – Warszawa Wschodnia będzie można dojechać do przystanku Warszawa Stadion. Z kolei z lotniska – z nowo oddanej stacji Lotnisko Chopina, poprzez Służewiec, Warszawę Zachodnią i Śródmieście do nowego przystanku Warszawa Stadion. Czas przejazdu z lotniska do przystanku Warszawa Stadion – 21 minut.

Połączenie drogowe do stolicy. Mówiłem już o połączeniu drogą S7 od północy przez Łomianki; to połączenie tradycyjne. Jeśli chodzi o dojazd od zachodu – autostradą A-2, potem – drogą nr 70 do Łowicza. W Łowiczu włączamy się w krajową drogę nr 2, tą drogą dojeżdżamy do Błonia, tam z powrotem wjeżdżamy na autostradę A-2. Od węzła w Grodzisku Mazowieckiem autostradą A-2 dojeżdżamy do Warszawy, do węzła Konotopa. Tam też jest system parkingów *park&drive*. Tutaj już miasto będzie przejmowało kibiców transportem publicznym. Połączenie ze stolicą od południa – drogą S7, dalej – drogą S8 będącą w modernizacji. Od wschodu – krajową drogą nr 2, potem – drogą nr 17. Od północy, a właściwie od północnego wschodu – drogą S8.

Jeśli chodzi o połączenie kolejowe do Wrocławia, do stadionu; ze stacji Wrocław Główny, od nowego dworca Wrocław Główny poprzez Muchobór, Kuźniki do nowej stacji Wrocław Stadion.

Połączenia drogowe do Wrocławia. Od zachodu – autostradą A-4, od północy – krajową drogą nr 5, z kierunku Warszawy – krajową drogą nr 8, a również obwodnicą autostradową A-8. Od południa – krajową drogą nr 8. Od południowego wschodu – autostradą A-4.

Jako ciekawostkę chcę państwu pokazać tak zwany zegar turniejowy. Każde z miast i każda z instytucji ma specjalnie rozpisany zegar turniejowy na każdy dzień meczowy. W nim są opisane wszystkie procedury – jak należy reagować, kiedy i kogo trzeba informować i kiedy składać raporty informacyjne od północy do północy dnia następnego. Nie będę o tym szczegółowo opowiadał. Oczywiście, na każdym z tych zegarów oznaczona jest godzina rozpoczęcia meczu, kiedy trzeba wysyłać raporty na szczebel krajowy, na szczebel miejski. Jeszcze raz podkreślę – każda z instytucji ma tak przygotowany i rozpisany zegar turniejowy, jeśli chodzi o wzajemne przekazywanie informacji i zarządzanie informacją. Również jeśli chodzi o informowanie mediów, opinii publicznej, każda z instytucji związana z Euro ma obowiązek w ten sposób udostępniać dane opinii publicznej w formie briefingów prasowych. O godzinie 11 odbywać się będą

briefingi UEFA, a od 12. do 12.30 – briefingi prasowe na szczeblach miejskich. Od godziny 9 do 9.10 powinny odbyć się wszędzie posiedzenia miejskich sztabów operacyjnych, a codziennie od godziny 7 do 9.30 – posiedzenia krajowego sztabu operacyjnego. Więc wszyscy z nas, którzy są w to zaangażowani, codziennie będziemy musieli w takich odprawach brać udział i przekazywać sobie na bieżąco informacje.

I teraz chcę państwu pokazać na przykładzie miasta-gospodarza, jak, na przykład, przygotowany jest zegar turniejowy dla Warszawy, jeśli chodzi o organizację pracy lotniska. To jest przewidywany scenariusz na mecz otwarcia w dniu 8 czerwca. Od godz. 2 do 15 na Okęciu przewidywanych jest około 475 operacji lotniczych, w tym blisko 380 lotów rozkładowych i 66 przyjęć czarterów, 30 lotów typu *general aviation*. W sumie to jest 100% przylotów na mecz tego dnia. Przypomnę, że mecz otwarcia rozpocznie się o godz. 18. Szacujemy, że od godziny 2 do godziny 15 ten ruch lotniczy będzie miał miejsce.

O godzinie 18 jest mecz, o godzinie 20 zakończenie meczu, o 20.45 rozpoczęcie meczu Rosja-Czechy we Wrocławiu; to też dla nas przecież ważna informacja. Zamknięcie strefy kibica – dnia następnego o godz. 2 w nocy. Szacujemy, że między godziną 22 a 24 będzie następowała fala wylotów kibiców, zwłaszcza jeśli chodzi o loty czarterowe i *general aviation*. Odbywać się będą oczywiście także loty rozkładowe. Przypomnę, że dzięki zniesieniu restrykcji nocnych, mamy możliwość bardziej płynnego rozładowania ruchu nocnego. To jest szczególnie ważne dla Warszawy i portu lotniczego Ławica w Poznaniu.

Jeśli chodzi o kolejowy zegar turniejowy, to na slajdzie macie państwo pokazane na przykładzie Poznania. Zegar zakłada, że całą dobę będą czynne kasy biletów, punkty informacyjne całą dobę. Pracownicy i wolontariat również będą się posługiwać się językiem angielskim i niemieckim. Gdyby zaszła taka potrzeba, kibice będą mogli skorzystać z dyżurującego całą dobę punktu medycznego. Karetki pogotowia ratunkowego będą dyżurować na dworcu w Poznaniu w dniu odbywania się meczu. To jest jakby dyżur 24-godzinny.

Jeśli chodzi o godziny między 7 a 19, spodziewamy się przyjazdu do Poznania 46 pociągów PKP Intercity z kibicami, między innymi, ze Szczecina, Wrocławia, Warszawy i Berlina. Nastąpią też przyjazdy dodatkowych pociągów z kibicami z Chorwacji. To jest przewidywany scenariusz na dzień 10 czerwca, kiedy Chorwaci będą grali w Poznaniu z Irlandczykami, jeśli dobrze pamiętam. Spodziewany jest również przyjazd 53 pociągów Przewozów Regionalnych. Między godzinami 17 a 20.45 spodziewane są dojazdy z dworca Poznań Główny na Stadion Miejski, bo początek meczu jest właśnie o 20.45. Oczywiście, wymagane jest przybycie na stadion kibiców na mecz odpowiednio wcześniej, ale spodziewamy się, że dojazdy mogą być nawet na ostatnią chwilę.

Bezpośrednia komunikacja miejska, o której państwu mówiłem: połączenia regularne, w dniu meczu – co 15 minut dojazd do stadionu. O 20.45 początek meczu i odpowiednio wcześniej… Pokazuję państwu tylko kolej, ale jeszcze raz to powtórzę, bo warto to sobie uświadamiać. Wszystkie instytucje, również miasta, mają tak rozpisane zegary turniejowe. Gdyby na to wszystko nałożyć, byłoby tutaj gdzieś otwarcie jeszcze FUN-ZON o odpowiedniej godzinie i o odpowiedniej godzinie ich zamknięcie, itd. O 23.15 powroty po meczu ze Stadionu Miejskiego na dworzec Poznań Główny, również bezpośrednio środkami komunikacji miejskiej co 15 minut do nowego dworca kolejowego Poznań Główny, o czym państwu mówiłem.

Jeśli chodzi o organizację ruchu drogowego na przykładzie Gdańska i przewidywany scenariusz na mecz ćwierćfinałowy 22 czerwca. Zobaczymy, kto w nim zagra, czy to będzie mecz Polska-Niemcy. Nie jestem pewien czy w Gdańsku? Chyba jednak we Wrocławiu by się rozgrywał taki mecz? W Gdańsku lub Warszawie? Super. Miejmy nadzieję, że to będzie Gdańsk i będzie to mecz Polska-Niemcy. Przypomnę, że ostatni mecz na stadionie w Gdańsku był remisowy – 2:2. Mam nadzieję, że tutaj wygramy. W doliczonym czasie strzelono nam drugą bramkę, niestety.

Od godziny 5 nastąpi ustawianie patroli stacjonarnych w wyznaczonych miejscach. O 5.30 na podstawie informacji przekazywanych przez kierownika rejonu o sytuacji na patrolowanej trasie, oddział Gdańsk opracowuje raport planowy i bieżący. Od godziny

6 w centrali przekazywane są planowane raporty i raporty bieżące. Od godziny 6 do 15 – kontrola natężenia ruchu pod kątem przepustowości przeprowadzona przez patrole stacjonarne. Między godziną 17 a 17.15 kontrola natężenia ruchu pod kątem przepustowości przeprowadzona przez miejscowe patrole stacjonarne, przez oddział Gdańsk Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. O 17.30 przekazywany jest raport bieżący z oddziału do centrali i rzecznika prasowego oddziału. O godzinie 18 w centrali, zgodnie z listą mailingową, przekazuje się raporty bieżące do kierownika krajowego Ministerstwa Transportu i do rzecznika prasowego centrali spółki PL 2012. Ma miejsce również przekazywanie na bieżąco informacji dla kierowców.

O 20.45 jest początek meczu w Gdańsku. Przypomnę, że może to być mecz Polska-Niemcy. Pokazujemy przykładowy rozkład natężenia ruchu i to ma miejsce o godz. 19, 19.15, 20, 20.15 itd. itd. przez resztę doby. Tak wygląda zegar turniejowy dla dróg na przykładzie Gdańska.

Podsumowanie. Szanowni państwo. Kiedy Polska otrzymała organizację Mistrzostw Europy w piłce nożnej wspólnie z Ukrainą, przypomnę, był to kwiecień 2007 roku, wszyscy cieszyliśmy się z tego powodu. Mieliśmy prawo; to była wielka i, powiedziałbym, historyczna decyzja UEFA. Mimo tego, że Polska jeśli chodzi o zapóźnienia infrastrukturalne, cywilizacyjne, była na szarym końcu, tak bym powiedział. Przypomnę, państwo na pewno to pamiętacie. Nie chcę, żeby to brzmiało jak jakikolwiek akt oskarżycielski. Ale prawda jest, że w styczniu 2008 roku, kiedy UEFA pokazała pierwszy raport z przygotowań do Euro, wszystkie obszary kluczowe dla przeprowadzenia turnieju były pokazane jako krytyczne, na czerwono. Taka jest prawda. Mówię – nie chcę nikomu wypominać i wspominać, ale taka jest prawda.

Z początku 2008 roku, jeśli chodzi o ówczesną ocenę stanu przygotowań do Euro przeprowadzoną przez UEFA, jeszcze raz to przypomnę, wszystkie obszary uznano jako niedostateczne; zarówno w obszarze kolejowym, transportu lotniczego czy transportu drogowego. I tak samo pokazywano nam przygotowanie stadionów, serwisu i różnych innych usług, które Polska miała przed sobą, jako realizację. Od tego czasu przeszliśmy bardzo długą drogę. Ja z pełną świadomością, nie zaklinając rzeczywistości, mówię, że nie wszystko się udało. Dlatego ta ocena, którą należałoby nam wystawić dzisiaj, wydaje mi się, że jest ona dosyć chłodna i że jest dosyć obiektywna. Na kolei, powiedziałbym, że plan przygotowań jeśli chodzi o infrastrukturę planowaną i przeprowadzoną do Euro, jest na poziomie dobrym. Jeśli chodzi o organizację pracy i serwis – powiedziałbym dobry z minusem. Jeśli chodzi o transport lotniczy – oba obszary, zarówno infrastrukturalny jak organizacyjny, oceniłbym jako bardzo dobry.

Jeśli chodzi o drogi, to trzeba rzeczywiście bić się we własne piersi i przyznać, że nie wszystko się udało. Przygotowanie do Euro na poziomie infrastrukturalnym oceniłbym jako dostateczne i tak to ocenia również UEFA. Jeśli chodzi o przygotowanie organizacyjne dróg a więc dostarczenie informacji i poinformowanie… Ja już kończę i nie chcę przeszkadzać nikomu, ale już dosłownie ostatni slajd. A więc, jeśli chodzi o przygotowanie organizacyjne uważam, że jesteśmy przygotowani bardzo dobrze.

Jeszcze raz przypomnę: spodziewam się przyjazdu na Euro koleją około 15% wolumenu pasażerów, którzy przyjadą do Polski; transportem lotniczym, który jest przygotowany najlepiej – 75%, drogami – około 10%.

Warto też sobie uświadomić, że korzyści, które dzięki Euro Polacy i Polska będzie odczuwała i odczuwa obecnie, w mojej ocenie, to jest wyraźna poprawa jakości usług zarówno w obszarze kolejowym, jak i drogowym, i lotniskowym. Widać również rozwój zawodowy naszych pracowników, którzy są zatrudnieni w sferze publicznej. Nastąpiła także wyraźna poprawa jakości bezpieczeństwa podróżnych i pracowników. To także niższe koszty i szybsza naprawa usterek, niższe zużycie infrastruktury.

Jeśli chodzi o korzyści odczuwalne w przyszłości, to będzie to jakość podróży, ewidentna poprawa na lotniskach. Również dzięki programowi modernizacyjnemu, który prowadzimy i będziemy prowadzić w najbliższych latach również na kolei, nastąpi wyraźna poprawa jakości usług na kolei. Poprzez dokończenie wszystkich inwestycji drogowych również poprawi się wyraźnie jakość podróży Polaków po naszych drogach.

Na sam koniec powtórzę to jeszcze raz; bardzo proszę również państwa, wszystkich tych, którzy czują się emocjonalnie związani z przygotowaniami do Euro 2012. Jako Komisja Infrastruktury powinniście państwo mieć istotny wpływ na przygotowania do Euro, na zatwierdzanie planów. Wszyscy jako parlamentarzyści głosowaliśmy nad środkami, które przeznaczane były na modernizację. Pamiętajmy o tym, że Euro jest genialną szansą na promocję naszego kraju na świecie. Nigdy wcześniej Polska nie miała u siebie takiej imprezy sportowej. Polacy wykonali, nie rządy, nie politycy, ale Polacy wykonali genialną, wielką robotę jeśli chodzi o przygotowanie infrastruktury, przygotowanie siebie samych. Nie zepsujmy tego wielkiego święta poprzez narzekanie i biadolenie.

Biorę cały bagaż, cały kłopot związany z opóźnieniami, z tym, że nie wszystko się udało, na swoje plecy. Jestem gotów, również przed Wysoką Komisją i Izbą, się z tego rozliczać. Jestem przekonany, i mówię to państwu z pełną odpowiedzialnością, że Polska zdała egzamin jeśli chodzi o przygotowania do Euro. Jestem przekonany, że uda nam się przeprowadzenie tych mistrzostw. I bardzo bym chciał, żeby kibice, którzy tu przyjadą, te półtora miliona ludzi, żeby wyjechało z wizerunkiem Polski jako kraju nowoczesnego, ciepłych i gościnnych ludzi. Bo kiedy spotykam się z moimi odpowiednikami z Europy Zachodniej, nie mogą wyjść z podziwu jak wielką drogę Polska przebyła przez te ostatnie dwadzieścia dwa lata, a szczególnie przez ostatnie cztery i pół roku.

Bardzo państwu dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo za przedstawienie obszernej informacji przez pana ministra. Proszę bardzo, rozpoczynamy pytania, wypowiedzi, stwierdzenia, czyli, generalnie, dyskusję. Pan przewodniczący Andrzej Adamczyk, proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, panie ministrze. W części, która nie tyle pozwoli… Może inaczej; słowo, które być może pozwoli nie tyle uporządkować naszą dzisiejszą debatę, co zrealizować nadzieje, które przyświecały wnioskodawcom. Bo po wysłuchaniu pańskiej informacji, panie ministrze, wydaje się, że nie do końca została zrozumiana intencja wnioskodawców.

My dzisiaj mieliśmy nadzieję usłyszeć, jeszcze raz powtórzę, co zostało zresztą sformułowane na piśmie, to nie był tylko jakiś werbalny apel, otóż, mieliśmy nadzieję, że dzisiaj pan minister w imieniu rządu poinformuje nie tylko Komisję Infrastruktury, ale za pośrednictwem Komisji Infrastruktury przez media także wszystkich zainteresowanych, obywateli naszego państwa i nie tylko, jakich utrudnień komunikacyjnych Polacy muszą spodziewać się w czasie trwania Euro 2012. I kiedy mówi pan o bardzo dobrym przygotowaniu transportu lotniczego, to musimy mieć stale w pamięci, że z transportu lotniczego korzysta nikły odsetek podróżnych podróżujących każdego dnia, inaczej – przemieszczających się każdego dnia po terytorium naszego kraju.

Doskonale pan wie i strona rządowa, że, tak naprawdę, problem dotyczy komunikacji – transportu drogowego, komunikacji samochodowej. I o tym pan, panie ministrze, nie powiedział praktycznie ani słowa – na jakie utrudnienia i jakich utrudnień w kolejnych dniach trwania mistrzostw Polacy muszą się spodziewać. Taki był cel naszego dzisiejszego spotkania. Ważne jest to, o czym pan mówił, o stanie przygotowań do Euro w różnych obszarach. Natomiast, niestety, nic nie powiedział pan na temat tych utrudnień, które zapewne nas czekają.

Oczywiście, nie uniknął pan kolejny raz okazji, aby złośliwie wytknąć pytających i interesujących się tym problemem. Ja rozumiem, że przebrzmiewa panu gdzieś ton Kononowicza w wypowiedziach tych, którzy mówią, że nie ma dróg łączących miasta, organizatorów mistrzostw. I powiem tak, panie ministrze: tych dróg naprawdę nie ma. Jeżeli ktoś wierzy, że te drogi ekspresowe i autostrady są, to ma poziom postrzegania Rocha Kowalskiego i jego potomków. Ja bardzo przepraszam, ale tak po prostu jest w rzeczywistości.

Zaś co się tyczy oceny, to oczywiście ocena, która została zaprezentowana w tabeli na zakończenia pana wystąpienia, jest oceną ekspertów, którzy, jak mniemam, rozpoznają

możliwości komunikacyjne. Ale, tak naprawdę, to dopiero mistrzostwa i wszystko to, co będzie się wówczas darzyło na terenie kraju, będzie testem możliwości organizacyjnych, między innymi, w obszarze transportu.

I, panie ministrze, jeszcze raz bardzo proszę, abyśmy się mogli koncentrować nad problemami, które wystąpią. Bo, proszę mi ufać, tak samo zależy nam na tym, abyśmy nie wyszli z tych igrzysk skompromitowani. My się naprawdę boimy kompromitacji. Boimy się kompromitacji naszego państwa. Nie kompromitacji ministra Nowaka, chociaż pan jest konstytucyjnym ministrem naszego rządu czy tego chcemy, czy tego mniej chcemy. Po prostu boimy się kompromitacji i proszę ufać, że taki był cel zwołania dzisiejszego posiedzenia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Ja tylko przypomnę, że w tekście, który został dostarczony przewodniczącemu Komisji Infrastruktury, oprócz takich zdań, jak, na przykład „Warszawa podczas mistrzostw borykać się będzie z budową drugiej linii metra", czyli pewnie oczekiwaliby państwo, żeby w ogóle tego metra w Warszawie nie budować, są dwa pytania. To tak dla uzupełnienia. „W związku z opisaną powyżej sytuacją pragniemy uzyskać odpowiedź na pytanie: pierwsze – „ jak po terenie naszego kraju będą przemieszczać się kibice przebywający na Euro 2012?". I drugie pytanie, o którym mówił pan przewodniczący Adamczyk, że jest jedynym w tym tekście: „ Jakich utrudnień komunikacyjnych muszą spodziewać się obywatele naszego państwa w czasie trwania Euro 2012?".

Więc myślę, że odpowiedź pana ministra była właściwa.

Pani poseł Anna Paluch, proszę.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze. Szanowni państwo. Jak słusznie pan minister zauważył w końcówce swojego wystąpienia, Euro 2012 jest ogromną szansą Polski na promocję. Ale, jak uczy doświadczenie, szanse albo się wykorzystuje, albo się je marnuje. I tutaj powodem naszego wniosku o zwołanie posiedzenia Komisji, o przedstawienie Komisji tej informacji, jest przede wszystkim lęk i strach przed światową czy przed wszecheuropejską kompromitacją naszego kraju na skutek nieudolności tego rządu.

Panie ministrze, jeżeli już tutaj mówimy o bohaterach, z którymi by można było porównywać, czy osobach, to, niestety, zwłaszcza końcówka pańskiej wypowiedzi uprawnia mnie do stwierdzenia, że pańskim ulubionym bohaterem jest Józef Papkin, bohater „Zemsty" Fredry, który zawsze potrafił się tylko chwalić i nie potrafił trzeźwo ocenić własnych możliwości.

Przechodzę do pytań. Kwestia pierwsza: na jakiej podstawie państwo podzielili potoki ruchów, to znaczy 75% ruch lotniczy, 10% ruch drogami kołowymi i 15% ruch kolejowy? Prosiłabym o jakąś głębszą analizę skąd to się wzięło. Czy to są pobożna życzenia rządu i ministra transportu, czy to wynika z jakiś przeliczeń, symulacji i tak dalej? Ponieważ, powiedziałabym, taki niepogłębiony ogląd rzeczywistości skłania do stwierdzenia, że kibice to są ludzie raczej ubożsi, których nie zawsze stać na transport lotniczy. Więc chciałabym jasną wypowiedź i uzasadnienie skąd ten podział. To jest kwestia pierwsza.

Kwestia druga. Oczywiście, wspominał pan o budowie dworców, o budowie dworca, między innymi, w Krakowie. Ja się bardzo cieszę, że tam są, że tak powiem, postępy. Natomiast, niestety, muszę to stwierdzić z przykrością, jako osoba, która regularnie korzysta z dworca kolejowego w Krakowie, że to jest, niestety, całkowita pustynia. Nie można kupić na peronach czy w sąsiedztwie dworca kropli wody. Perony zostały wykonane, już od kilku czy kilkunastu tygodni oddawane są do użytku peron po peronie. Jaki jest powód, dla którego po prostu powierzchnie gotowe do wydzierżawienia nie są wydzierżawione. Dworzec kolejowy nie może być martwą pustynią, na której podróżny nie jest w stanie czegoś kupić. Chciałabym jakiejś bliższej informacji na ten temat.

Pytanie kolejne: ile dróg i jakie konkretnie zostały oddane do użytku w trybie spec-ustawy o przejezdności? Jak przepraszam za takie hasłowe określenie tej ustawy, ale dwa miesiące temu z uporem godnym lepszej sprawy pan minister ze współpracownikami

„kolanem dopychał" zmianę spec-ustawy, która miała być antidotum i remedium na wszystkie niedoróbki. I chciałabym jasnej odpowiedzi, które konkretnie drogi, które odcinki dróg zostały oddane do użytku w oparciu o tę spec-ustawę?

Kwestia kolejna. Za co mianowicie dostali nagrodę urzędnicy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad już w kontekście omawianych dzisiaj rano na posiedzeniu Komisji problemów podwykonawczych? Ja sobie po pierwszych dyskusjach dwa tygodnie temu na temat rezolucji pozwoliłam zrobić wywiad w powiatowych zarządach dróg. I, panie ministrze, muszę powiedzieć, że bardzo wielu urzędników na szczeblu powiatowym, a również na szczeblu wojewódzkim, na art. 647 Kodeksu cywilnego potrafi tak sformułować umowy z wykonawcami, żeby zabezpieczyć interesy podwykonawców. Skoro umieją to robić jednostki zarządzający drogami w imieniu samorządów lokalnych, to dlaczego nie potrafi tego Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad? I za co konkretnie pracownicy tej jednostki dostali tak duże premie?

Kolejna sprawa. Czy robili jakieś symulacje ewentualnych obciążeń poszczególnych odcinków dróg krajowych? Pytanie to koresponduje z wypowiedzią główną mojego przedmówcy, kolegi Adamczyka, ponieważ ja sobie pozwoliłam znaleźć przykład drogi autostradowej A-4. Otóż, szanowni państwo, wrócę jeszcze wstecz. W swoim wystąpieniu sejmowym w dniu 19 listopada 2007 roku premier Tusk obiecywał solennie: zrobimy wszystko, żeby zmienić sytuację na drogach, przyspieszymy budowę obwodnic i autostrad. Naszą ambicją będzie połączenie miast – głównych aren mistrzostw Europy Euro 2012 – siecią szybkich dróg. Nie mówię już o tym dokumencie „Polska 2030", bo on bardziej jest bliższy, no, daleki jest od rzeczywistości, powiedzmy, w swoich zapisach.

Ale przypomnę, że jeszcze we wrześniu ubiegłego roku pani minister Bieńkowska, minister rozwoju regionalnego, a więc minister tego samego rządu, stwierdziła, że 95% dróg na Euro będzie gotowe.

I teraz przechodzimy do drogi, która, że tak powiem, jest mi w Małopolsce najbliższa, mianowicie drogi A-4. Tych odcinków autostrady jest wiele. Jeden z nich to odcinek Wierzchosławice-Krzyż. Umowa była zawierana 4 stycznia 2010 roku. Inwestycja miała być oddana w terminie 10 stycznia tego roku, a nie jest. Kolejny odcinek Rzeszów Zachód-Rzeszów Centralny; umowa z 26 kwietnia 2010, termin oddania 11 luty br.; negocjowanie przedłużenia terminu.

Takich odcinków jest kilka – na przykład, odcinek Jarosław-Radymno; to samo. Odcinek Radymno-Korczowa; to samo. Generalnie, droga autostradowa A-4 od Szarowa na wschód jest po prostu w totalnej rozsypce.

Otóż, panie ministrze, był pan łaskaw zauważyć, że spodziewacie się, iż obciążenie dróg ruchem pojazdów będzie mniej więcej takie, jak w weekendy. Otóż, ja pewnego poniedziałku po weekendzie, w poniedziałek wielkanocny dwa lata temu, miałam wątpliwą przyjemność poruszać się drogą A-4 od Tarnowa do Krakowa i jechałam tym odcinkiem 4 godziny 40 minut. Jeżeli pan uważa, że to jest takie tempo, które będzie satysfakcjonowało kibiców, którzy do nas przyjadą, no to *sorry*, ale to chyba jest zbyt mało ambitne.

Mówiąc krótko, proszę o jasną odpowiedź, jakie faktycznie obciążenie ruchem będzie na drogach krajowych. Bo można się spodziewać po prostu szalonych utrudnień. Czy jesteśmy na to przygotowani? Czy polski rząd będzie po prostu powodem kompletnej kompromitacji naszego kraju w ciągu najbliższych tygodni? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Witold Czarnecki, proszę.

Poseł Witold Czarnecki (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo. Ja chciałem się skupić na sprawie połączeń dotyczących Wielkopolski. Jeśli chodzi o Wielkopolskę, to w zasadzie skupię się na drodze szybkiego ruchu S5, S11, a zwłaszcza na tej części drogi S11, która stanowi zachodnią obwodnicę Poznania.

Zachodnia obwodnica Poznania to bardzo ważna część drogi S11. W zamierzeniu droga ta miała być oddana do użytku w 2001 roku i miała „odkorkować" Poznań, który jest miastem bardzo ciężko przejezdnym. Miała też udrożnić i znacznie poprawić

komunikację na ulicy Obornickiej, Niestachowskiej i ulicy Głogowskiej. Niestety, do tej pory skończono tylko jeden spośród trzech odcinków zachodniej obwodnicy Poznania. Drugi odcinek rzeczywiście zostanie skończony w tym roku, ale brakuje odcinka środkowego, co powoduje, że w zasadzie nie został rozwiązany problem odciążenia Poznania. A mieszkańcy sąsiednich gmin, takich, na przykład, jak Rokitnica, są już tak zaniepokojeni brakiem wykonania tej drogi, że już w tej chwili próbują przestawiać znaki drogowe, gdyż boją się rozjechania dróg gminnych przez samochody ciężarowe. Dlatego chcą postawić znaki zakazujące przejazdu samochodów o ciężarze 8 czy 12 ton.

Panie ministrze, sytuacja w tej chwili będzie taka, że mieszkańcy Poznania i mieszkańcy sąsiednich gmin będą niesamowicie obciążeni. Bo nie wykonanie najistotniejszego fragmentu drogi z punktu widzenia odblokowania Poznania spowoduje, że bardzo ciężko będzie dzisiaj przez Poznań przejeżdżać. Poznań już w tej chwili jest strasznie „zakorkowany". Ja niedawno wracałem, panie ministrze, z mojego miasta, a jestem posłem z Konina, do Poznania i jechałem do Osiedla Warszawskiego. Miałem 44 minuty do odjazdu pociągu. A to jest tylko kilka kilometrów drogi. I pociąg mi uciekł.

Pan mówi, panie ministrze, że dzisiaj jest pan bardzo optymistycznie nastawiony na to, co się dzieje. Jednak ja bym tego optymizmu nie podzielał. Chyba że pan minister czerpie wiedzę nie ze styku z rzeczywistością, tylko po prostu ma pan doradców, którzy chcą panu tylko schlebiać i przedstawiać rzeczywistość w różowym świetle. A tak nie jest.

Sprawa jednak najważniejsza to sprawa drogi S5. Bo droga S11, to jest tylko sprawa obwodnicy, zachodniej obwodnicy Poznania. A z drogą S5 sprawa jest kluczowa, bo ta droga łączy trzy miasta – Wrocław, Poznań i Gdańsk, czyli trzy miasta, które są organizatorami mistrzostw. Do tej pory wybudowano w zasadzie jedynie odcinek wschodni obwodnicy Poznania. Jeszcze buduje się, ale mówi się, że 4 czerwca zostanie otwarty, odcinek drogi od autostrady A-2 od obrzeża Kleszczewa do Gniezna. Pytanie – czy cała trasa przed Euro w 100% zostanie oddana do użytku? Dzieli się ona na dwa odcinki: Kleszczewo-Woźniki oraz Woźniki-Łubowo. Z ich budową było sporo problemów i opóźnień. Więc, czy ta trasa zostanie w całości oddana do użytku na Euro? Czy będzie może tylko przejezdna?

Kolejne pytanie to, jak dalej jechać do Gdańska? Bo jeżeli drogą krajową nr 5, to pamiętać trzeba, że ona prowadzi do autostrady A-1 do Nowych Marz. Problem polega na tym, że nie jest nawet rozpoczęta jej budowa. Pytanie więc jest następujące: czy kierowcy mają tędy jechać i „zakorkować" całą Bydgoszcz i później dobijać się do Nowych Marz? Czy może jest jeszcze jakiś inny genialny pomysł ze strony resortu?

Jeszcze gorzej wygląda sprawa drogi S5 z Poznania do Wrocławia. Trasa oczywiście nie będzie wybudowana, mimo że była zapowiadana, że będzie wybudowana. Dzisiaj jej pokonanie, a to przecież niewiele ponad 150 kilometrów, zajmuje około czterech godzin przy normalnym natężeniu ruchu. A co się będzie działo, jeśli zwiększy się ilość uczestników ruchu? Bo przybędzie kilkanaście tysięcy albo kilka tysięcy pojazdów. A co z obwodnicą Bojanowa i Rawicza? Tutaj, proszę państwa, nie ma żadnego powodu do takiego hiper optymizmu.

Kolejne pytanie dotyczy transportu kolejowego. Rzecz ma się podobnie, jak z drogami ekspresowymi. O ile do Gdańska można jeszcze jakoś dojechać, chociaż zajmuje to nie tyle, ile mówił pan minister – cztery i pół godziny. Warto podkreślić, że do Gdańska z Poznania jeżdżą tylko dwa pociągi, w nocy jest kolejny, trzeci. A trasę Poznań-Wrocław, w zależności od rodzaju, pociągi pokonują w trzy, a nawet w pięć godzin, jeżeli jest to zwykły pociąg.

Pytania są konkretne. Jeżeli duża liczba osób będzie chciała przejechać pociągiem pomiędzy Wrocławiem a Gdańskiem, a przecież jest to zaledwie 406 kilometrów, to czy będzie znacznie zwiększona ilość planowanych pociągów? A jeżeli będzie, to czy czasem nie dojdzie do takiej sytuacji, z jaką już mieliśmy do czynienia za czasów poprzedniego ministra, kiedy był niesamowity chaos przy wprowadzeniu rozkładu jazdy? No myślę, że będzie.

Ostatnia sprawa podsumowująca moją wypowiedź. Mamy do czynienia z następującą sytuacją. Najpierw mieliśmy bardzo wielki, optymistyczny plan rozbudowy

infrastruktury na Euro, potem on został bardzo zredukowany. I teraz się mówi, że ten potężnie zredukowany plan nie został wykonany. I jeżeli odnosimy się do tego zredukowanego planu i oceniamy go, to stawiamy bardzo dobre oceny, bo nastąpiła prawie jego realizacja. Tylko w stosunku do zamierzeń jest to, niestety, bardzo mało. I podstawowa, najważniejsza sprawa – pełnej otwartości ruchu między miastami, gdzie się odbywają rozgrywki Euro – niestety, nie została wykonana. I to jest oczywista sprawa. Bo przejezdność dróg, to nie jest żadne rozwiązanie. A już nie mówię, jakie są konsekwencje tego, że dopuścimy pojazdy przewoźników na drogi, które nie są wykonane. To oczywiście tracimy wszystkie uprawnienia z tytułu gwarancji, bo przecież żaden wykonawca gwarancji nie dotrzyma, jeżeli puścimy mu sprzęt na drogę jeszcze niewybudowaną. To tyle, dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Zwracam się do wszystkich pytających, jak również do osób, które ustalają taktykę, jeśli chodzi o pytania, z taką prośbą, aby te wypowiedzi były bardziej zwięzłe. I jeszcze jedno: pan minister będzie z nami do godziny 19. Proszę to wziąć pod uwagę, jeżeli państwo chcecie wygłaszać to, co chcecie wygłaszać.

Pan poseł Wojtkiewicz, proszę bardzo. Pan poseł Michał Wojtkiewicz, przepraszam, że imienia nie powiedziałem.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Oczywiście, ma pan przewodniczący rację, że trzeba się skracać, więc postaram się mówić bardzo krótko.

Panie przewodniczący, panie ministrze. Najważniejsza sprawa, o której pan powiedział, to lotniska. Rzeczywiście, jako opozycja mogę wystawić bardzo wysoka notę jeżeli chodzi o zewnętrzny wygląd i ilość pasażerów, które lotnisko przyjmie. Ale największe niebezpieczeństwo wiąże się właśnie z lotnictwem. I pierwsze pytanie; od 1 czerwca za Straż Graniczną przechodzą służby prywatne. I to jest jedno z wielkich niebezpieczeństw, tak mi się wydaje, dlatego że te nowe służby prywatne przejmują od Straży Granicznej ochronę lotnisk. W związku z tym jest to taki punkt dość newralgiczny.

I jedna bardzo ważna sprawa. Co dwie minuty średnio będzie lądował samolot. Chciałbym zapytać, czy ktoś na sali jest z kontroli ruchu lotniczego? Widzę, że jest. Czy panowie jesteście rzeczywiście przygotowani do takiej sytuacji, bo wydaje mi się, że to jest bardzo trudna sytuacja i ona nagle spada na was.

Następne pytanie: autostrada A-4. Szarów, kończy się autostrada. Niech będzie, że dzisiaj jeździmy cztery godziny, ale bardzo często kilkanaście kilometrów jeździmy po dwie godziny. Czy są alternatywne objazdy na odcinku tej autostrady do Tarnowa? To jest bardzo istotna sprawa.

Trzecia sprawa: pociąg na trasie Wrocław-Przemyśl dawniej do Tarnowa jeździł pięć godzin, dzisiaj – siedem godzin. Taka sytuacja jest bulwersująca. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Józef Racki, proszę.

Poseł Józef Racki (PSL):

Panie przewodniczący, szanowni państwo. Ja tak się zastanawiam, z jakiego powodu będziemy biadolili, jak Euro przejdzie. Bo teraz jakoś tak dziwnie wszyscy narzekamy na coś i uważamy, że jesteśmy niezdolni do zrobienia czegokolwiek. Ja pamiętam lata, a przecież było to tak niedawno, kiedy papież przyjeżdżał do Polski, nie mieliśmy tego stanu infrastruktury jak obecnie. A jakoś wszyscy dotarliśmy tam, gdzie trzeba, wszyscy byli zadowoleni, nie było problemów.

A w tej chwili nasza infrastruktura przez całe lata tak się rozwinęła, że wszyscy dojeżdżamy gdzie chcemy. Ja jeżdżę pociągami, jeżdżę samochodem i wiem, że jak trzeba dojechać na czas, to co najwyżej trzeba wcześniej wyjechać. A myśmy się uczepili, jak rzep psiego ogona i mówimy, że ktoś powiedział, że ma być autostrada gotowa od punktu A do punktu B. I jak ona jeszcze dzisiaj nie jest zrobiona, to za wszelką cenę chcemy tę drogę mieć.

Jestem przeciwny takiemu stwierdzeniu. Ma być zrobione dobrze, to ma służyć następnym pokoleniom, żeby te pokolenia nie niszczyły tych autostrad za szybko. Proszę państwa, w gazecie „Puls" piszą o Polsce w ten sposób: „Polska jest gwiazdą regionu, a jej gospodarka będzie stabilnie rosnąć". I to się wiąże z tymi mistrzostwami. Tak, że nie my to oceniamy, inni nas oceniają pozytywnie. A my tylko płaczemy, płaczemy i płaczemy.

Bo chociażby przykład takiego nastawienia jest we wniosku. Szkoda, że wnioskodawcy nie napisali, że palma, która jest na Rondzie de Gaulle'a, będzie przeszkadzała tym mistrzostwom, bo dziwnie tam się pokazała z krajów tropikalnych i ona tam rośnie. Bo jeżeli robimy metro i to ma być przeszkodą, to ja już nie wiem, o czym my mówimy. Jeżeli mówimy o przejeździe tramwaju w Poznaniu, który nie jest w ogóle objęty programem Euro, był zrobiony przez miasto i należy do zadań miasta, to czego my chcemy? I ciągle tylko biadolimy, wymyślamy sobie. A zobaczycie – przejdą te mistrzostwa, będzie spokojnie, nikt nawet nie zauważy, kiedy to było. Tylko będziemy wspominali to, jak grali nasi zawodnicy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Jerzy Polaczek, proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Ja mam jedno konkretne pytanie z obszaru kolejowego. Odwołam się do informacji Polskiej Agencji Prasowej z dnia 19 maja. Przeczytam, bo ona jest krótka. Cytuję: „Osoby, które chcą kupić bilety kolejowe PKP Intercity na finał Euro 2012 w Kijowie, będą to mogły zrobić dopiero od przyszłego tygodnia, informuje spółka. Obecnie nie można kupić biletu na zagraniczne pociągi tego przewoźnika, które wyruszą na trasę po 28 czerwca, między innymi, do Kijowa. Spółka PKP Intercity nie otrzymała jeszcze od zarządcy infrastruktury PKP PLK rozkładów jazdy związanych z nową organizacją ruchu. Spodziewamy się, że będzie to w przyszłym tygodniu, mówi rzecznik spółki".

Pytanie moje do Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej jest takie: dlaczego pasażerowie, a w tym przypadku także kibice z Polski i z zagranicy, mają cierpieć z powodu niedopilnowania tak elementarnej kwestii, jak wdrożenie nowego rozkładu jazdy między Polską a Ukrainą? Co jest z tą sprawą dzisiaj, na dzień 23 maja 2012 roku? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Jerzy Szmit, proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Chciałem zapytać o inwestycje dotyczące drogi nr 7 Warszawa-Gdynia. Odcinek między Miłomłynem a Olsztynkiem; od kilku miesięcy prace zostały całkowicie zaniechane. Na odcinku Pasłęk-Miłomłyn prace są prowadzone, niestety, nie ma żadnych szans, żeby one został*y ukończone przed rozpoczęciem turnieju.

Następnie również na drodze nr 7 odcinek Olsztynek-Nidzica. Nie radzę tamtędy jeździć nocą, bo bardzo trudno się przejeżdża slalom między różnymi słupkami, znakami, rondami itd. itd. Niestety, nie ma szans.

Połączenia kolejowe Olsztyn-Warszawa; jazda trwa 5-6 godzin i tak jest od dwóch-trzech lat. Niestety, nic tu się nie zmieniło, nie ma na to szansy. A przypomnę rzecz oczywistą, mianowicie to, że z kierunku północnego, z Obwodu Kaliningradzkiego, możemy się spodziewać dosyć sporego napływu kibiców. Nie wiem, czy te dane, które były przekazane nam na początku posiedzenia Komisji, są nadal aktualne. Czy będzie to w sumie niewielka, jedna z najmniejszych grup kibiców, jaka jest planowana, przynajmniej jeśli chodzi o tę dolną granicę przewidywań? Czy możemy liczyć rzeczywiście na taką niską frekwencję ze strony rosyjskiej? Tym bardziej że przekraczanie granicy między Polską a Federacją Rosyjską jest stosunkowo proste, nie trzeba na to nawet małego ruchu granicznego, tylko zwykły ruch wizowy, do którego jesteśmy przygotowani. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Janusz Piechociński, proszę.

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Myślę, że na naszą dyskusję i w ogóle na Euro kładą się cieniem dwa fakty: jeden to samo Euro, a drugi to niespełnienie się nas wszystkich, jeśli chodzi o pełną realizację zamierzeń lat 2005, 2006, 2007, 2008, 2009 i tak dalej. Więc przypomnę, że nawet w krajach o dużo wyższej kulturze i lepszej infrastrukturze, tego typu wydarzenia też są incydentem, który zakłóca normalne funkcjonowanie.

Przypomnę, że kiedy jechaliśmy na mecz naszej reprezentacji z Ekwadorem do Gelsenkirchen na terenie Niemiec, pociągiem specjalnym jechaliśmy 12 godzin. I też można by powiedzieć, że z tego punktu widzenia to były dramatyczne utrudnienia, itd. W związku z tym myślę, że popatrzymy na to inaczej. I mówię to ze swojego doświadczenia, gdzie w węźle warszawskim w ciągu tych pięciu lat odbyłem ze dwieście spotkań z różnego rodzaju sztabami, grupami, konferencjami, gdzie bardzo dokładnie kilka rzeczy omawiano. Więc mam trzy bardzo krótkie uwagi, apele i sugestie.

Po pierwsze, dziękuję za to posłom wnioskodawcom, że możemy dzisiaj o tym dysputować. Bo, w wyniku zbiegu okoliczności, w piątek mamy ostatnią przed Euro debatę o stanie przygotowań do Euro. I proszę, aby w imieniu klubów, jeśli jest to możliwe, występowali politycy z sejmowej Komisji Infrastruktury i żeby ta debata była bardziej skierowana do tego, co zrobiliśmy, a w mniejszym stopniu do tego, co nam się nie udało. Bo na to przyjdzie czas. I tak, nie tylko rząd, nie tylko Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad i Polskie Linie Kolejowe, ale Sejm, obywatele, musimy dokonać pełnego audytu tego procesu i wyjaśnić sobie, co gdzie poprawić i jak to jest bardzo istotne.

Po drugie, dzisiaj rozpoczął się XIII Kongres zarządców dróg powiatowych. Reprezentowałem na nim naszą sejmową Komisję Infrastruktury. Ze zrozumiałych względów koleżanki i koledzy nie mogli dojechać, ale prosiłbym pana ministra, aby jutro w obradach, jeśli to jest możliwe, uczestniczyli przedstawiciele z wyższą rangą Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Dlatego, że to środowisko sygnalizuje wobec władzy publicznej kilka bardzo istotnych uwag. Warto z nimi rozmawiać, bo w procesach inwestycyjnych są to nasi ważni partnerzy, mają wiele uwag, sugestii, propozycji, kłopotów, które generowały te inwestycje centralne. I nie tylko w kategoriach zniszczonych dróg samorządowych czy przyszłego problemu przejmowania dróg, które przejdą w zasoby samorządowe.

I, po trzecie, w obszarze samej już organizacji Euro, itd., zwracam uwagę na to, że, tak naprawdę, największą uciążliwość nie będą mieli goście z zagranicy, tylko mieszkańcy szczególnie mniej związani z rozgrywkami, których będzie dotykać kwestia wyłączeń, wyhamowanie ruchu to na jedną godzinę, pięć godzin, osiem godzin. I tutaj choćby dla Warszawy mieliśmy okazję to zobaczyć na przykładzie rozchodzenia się ruchu po udanym od strony organizacyjnej meczu piłkarskim z Portugalią. 56 tysięcy ludzi w ciągu godziny rozeszło się ze Stadionu Narodowego po Warszawie bez drugiej linii metra i rozjechało do domów, co pokazuje jak to jest istotne.

Zwracam też uwagę, że były kierowane postulaty do tych, którzy organizują w Generalnej Dyrekcji te procesy ruchu, także łącznie z niektórymi przedstawicielami wielkich miast, żeby na czas rozgrywek zahamować ruch dużych ciężarówek, a nawet transportu zaopatrzeniowego. I okazało się, że dopiero przytomne przypomnienie dotarło do Generalnej Dyrekcji. Przypomnienie o tym, ile do szeroko pojętej aglomeracji warszawskiej musi wjechać tirów na dobę, żeby zapewnić bieżące dostawy nie tylko dla sieci handlowych, ale miejscowych zakładów, żeby przywieźć, wywieźć produkty, surowce i materiały.

Bardzo istotna jest jedna kwestia i myślę, że wie o tym pan minister i podległe mu służby, a także sztaby miejskie, sztaby bezpieczeństwa i administracji, które koordynują też różne resorty. Bardzo istotna jest kwestia rozprowadzania tego ruchu i jego bezpieczeństwo. I to jest jakby kluczowa sprawa. I, proszę państwa, przypomnę wizytę

prezydenta Clintona w Warszawie; jakie wtedy mieliśmy ograniczanie ruchu. I jakie dzisiaj było sparaliżowanie miasta, kiedy strajkowali taksówkarze. Jak może wyglądać ulica Żwirki i Wigury, kiedy ogólnodostępny pas ruchu będzie tylko jeden, a nie dwa, jak dotychczas.

W związku z tym dzisiaj, na dwa tygodnie przed Euro, bardzo jest istotna na poziomie operacyjnym pełna informacja dla obywateli. Nie oszukujmy się; część z tych osób, które nie kibicują rozgrywkom piłkarskim, będzie pracowała na zwolnionych obrotach, będzie jeździła innymi trasami. Będzie też redukowała korzystanie z transportu związanego z Euro. Więc to będzie zupełnie inaczej.

Ale dzisiaj, kiedy z różnych pozycji politycznych patrzymy na ten proces i różnie definiujemy odpowiedzialność za to, co się udało i co się nie udało, ja sugeruję, zgodnie z apelem jednego z przywódców opozycji parlamentarnej, żeby zawiesić nasze wzajemne polowanie na kości w tej sprawie i w większym stopniu eksponować to, co jest sukcesem. A już na po Euro zostawić rozliczenia i przypisywanie odpowiedzialności za to, co się nam nie udało. Jesteśmy po prostu winni temu wielkiemu wysiłkowi i oczekiwaniom społecznym, że Polska gościnność i entuzjazm weźmie górę w wytrzymaniu także logistycznym trudów Euro dla wielu mieszkańców. I to nie tylko mieszkańców Warszawy, Gdańska, Wrocławia czy Poznania. Że ta gościnność i entuzjazm zwycięży nad taką prostą do samego Euro walką w tej sprawie.

Apeluję: sejmowa Komisja Infrastruktury musi po tym Euro zrobić audyt tych procesów, jeszcze raz wrócić do tego. I przypomnę – rozdęte ego wielu z tych, którzy zgłaszali uwagi w roku 2007. I tu wystarczy sobie przypomnieć listę zadań, które miasta zgłosiły do Euro, miasta – przyszli gospodarze turnieju, licząc na to, że w ramach zadań związanych z Euro dostaną dodatkowe wsparcie budżetowe. I jak popatrzymy na te listy Warszawy, Gdańska, Wrocławia i Poznania i innych miast, to, słuchajcie, to jest 3-4 razy więcej niż naprawdę podjęto. Były to zadania często w oderwaniu od samego przebiegu Euro.

Jeszcze raz apeluję o poważną debatę w piątek, bardzo stonowaną, bardzo racjonalną. Co wcale nie znaczy, że ona nie musi być surowa i krytyczna. Tam, gdzie są zaniedbania, gdzie ewidentne są wpadki, trzeba z tego wyciągać wnioski. Ale dzisiaj nadchodzi taki czas, że powinniśmy w dyskusji o kształcie Euro itd., przede wszystkim mobilizować także społeczną aktywność. A nasze wzajemne rozliczenia przełożyć na lipiec.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski, proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, szanowni państwo. Moje główne pytanie dotyczy pytania pojawiającego się wyraźnie i w wystąpieniu pana ministra, i w tym, co się działo w ciągu ostatnich pięciu lat – dlaczego ministerstwo i rząd w sumie razem w ramach przygotowań do Euro zapomniało o kolei? A przygotowania do Euro, to są jednocześnie dwa zbieżne cele – Euro i cel krajowy w zakresie wykorzystania środków Unii Europejskiej. Trudno te dwa cele rozdzielać. W pewnym sensie w 85% nastawiono się na próbę zrobienia jak najwięcej na drogach, co się nie do końca udało, i całkowicie została zostawiona z boku kolej.

Popatrzmy na podsumowanie 2011 roku i na 8% wykorzystania środków z Unii Europejskiej możliwych do wykorzystania, przeznaczonych w ostatnich pięciu latach na kolei. Zacząłem się temu przyglądać. Tak się złożyło, że zostałem przez sąd wyznaczony na mediatora w sporze między spółką PKP Polskie Linie Kolejowe a spółką Przewozy Regionalne. Z tego wynika jednoznacznie, że to była decyzja nie tylko wynikająca może z pewnych niedoróbek i braku kompetencji ludzi, itd., co właściwie na zewnątrz było bardzo mocno podkreślane. Ale, tak naprawdę, była to polityczna decyzja rządu. Sporo zadań inwestycyjnych na kolei nie ruszyło z prostej przyczyny, że spółka PKP Polskie Linie Kolejowe nie ma środków finansowych. A więc, bez poręczenia kredytów przez ministra finansów, spółka ta nie była w stanie rozpocząć żadnych robót. Nawet nie była w stanie rozpocząć przygotowania wielu inwestycji. I kilkanaście, gdzie tam

– kilkadziesiąt wniosków o poręczenie kredytu czy też wniosków składanych do rządu o zapewnienia jakiś środków na rozpoczęcia zadań, po prostu nie było zgłaszanych.

Z drugiej strony, nie miałem takiej świadomości, dopiero teraz nabrałem tej pewności. W efekcie powstała pełna świadomość publiczna, że jest to nieudolność ludzi tam pracujących. To było krzywdzące uzasadnianie cichej polityki rządu jakby odsuwającej całkowicie kolej z punktu widzenia także przygotowań do Euro. Bo te wszystkie zadania, które gdzieś tam dodatkowo w ostatnich dwóch latach zostały wykonane na dworcach itd., w ogóle mają się nijak do tego, co można było wykorzystać jeśli chodzi o środki unijne. Do tego jeszcze doszedł efekt medialnej debaty o kwocie jednego miliarda dwustu milionów euro, które to środki niby nie mogłyby być na kolei wykorzystane i z powodu nieudolności ludzi pracujących na kolei środki te miały być przesunięte na drogi. Sprawa ta nadal wisi w powietrzu i pewno tak będzie do końca okresu budżetowego, czyli do końca 2013 roku.

Nie mogę zrozumieć, co jest przyczyną takiej polityki rządu. Bo wiadomo, że łatwiejszy jest wjazd koleją do wszystkich miast-gospodarzy Euro, że wcześniej czy później kolej się zablokuje. Już kończę…Przepraszam, panie przewodniczący.

W każdym bądź razie wiadomo, że duże ośrodki miejskie „korkują się" całkowicie, że wcześniej czy później trzeba będzie zorganizować lepszy wjazd koleją do wszystkich dużych ośrodków miejskich i że to nas nie ominie. Okazja, jaką jest Euro, została w tym momencie odsunięta na bok. Pytanie podstawowe brzmi – dlaczego? Bo ja bym zrozumiał, że z powodu złej pracy kadry, która w międzyczasie była kilkakrotnie wymieniana, można było gdzieś tam nie wykorzystać 15-20% środków. Ale to, że na kolei wykorzystanych zostało tylko 8% środków całego budżetu, wskazuje jednoznacznie, że taka była polityka rządu. Pytanie – skąd i dlaczego była taka polityka rządu? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, panie ministrze.

Minister Sławomir Nowak:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowne prezydium, Wysoka Komisjo. Jeszcze raz dziękuję za tę debatę. Niezależnie oczywiście od sporów politycznych, tak czy inaczej jestem przekonany, że wszyscy 8 czerwca będziemy mogli mieć poczucie dobrze wykonanej roboty. Co do tego jestem przekonany. Państwo, jako komisja, ci ludzie, którzy drogi, dworce i koleje budowali, naprawdę mogą być usatysfakcjonowani tym, co się udało. Czas na rozliczenia z tego powodu, co się nie udało, jeszcze przyjdzie, oczywiście, zgodnie z tym, co powiedział pan przewodniczący Piechociński. Rzeczywiście, będzie czas na to, żebyśmy się zastanowili, co można usprawnić, co poprawić, czego się nie udało zrobić. Koniec końców, tam, gdzie mamy opóźnienia na autostradach, to one będą. Jeśli chodzi o autostrady A-1 i A-4, to jest ten rok i najdalej początek roku przyszłego, jeśli chodzi o autostradę A-4. Autostrada A-2 w najbliższych tygodniach w całości będzie gotowa.

To jest odpowiedź, panie przewodniczący – mówię do pana posła Adamczyka – na pańskie pytanie. Zresztą pan przewodniczący Rynasiewicz przytoczył jakby tytuł waszego wniosku. Ja mam wrażenie, że starałem się maksymalnie precyzyjnie państwu pokazać, jak wyglądają plany transportowe i w związku z tym, gdzie się należy spodziewać utrudnień, jak ma wyglądać system zarządzania.

Panie przewodniczący, ja nie chcę przekrzykiwać państwa z końca sali…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Prosiłbym wszystkich, panie i panów posłów, a także naszych gości, jeszcze o chwilę cierpliwości. Proszę, panie ministrze.

Minister Sławomir Nowak:

Dokładnie ta mapa połączeń rekomendowanych, alternatywnych, uwzględnia te wszystkie potencjalne utrudnienia, które mogą powstać. Ja uważam, że opozycja naprawdę będzie jeszcze miała czas na używanie sobie na rządzących po Euro. Bo jestem przekonany, że nie wszystko nam się uda w czasie tego Euro, w sensie również organizacyjnym. Zrobienie takiego turnieju, którego Polska jeszcze nigdy wcześniej

nie organizowała, przyjęcie przez dwadzieścia kilka dni prawie półtora miliona ludzi, którzy zapewne przyjadą do Polski być może po raz pierwszy. Postawienie na baczność wszystkich służb organizacyjnych, służb bezpieczeństwa, przywrócenie kontroli *non Schengen*, plany kolejowe, lotnicze, drogowe, to wszystko jest tak wielka aparatura, którą myśmy w Polsce nie organizowali. Więc to będzie dwadzieścia kilka dni permanentnego zarządzania kryzysem. I trzeba mieć tego pełną świadomość.

To co my robimy, to jest staramy się przygotować do tego kryzysu najlepiej jak potrafimy. Jasne, że nie wszystko się udaje i nie wszystko się uda. I będziemy zapewne na bieżąco zarządzali tym kryzysem, że jak powstanie „korek", to żeby tych ludzi racjonalnie rozprowadzić. Że jak – nie daj, panie Boże, ale państwo wiecie, jaka to jest zmora – ktoś wpadnie pod pociąg i trzeba będzie czekać na prokuratora, bo będzie wypadek. To jest naprawdę dzisiaj czarny sen kolejarzy – zatrzymanie ruchu kolejowego przed pociągami specjalnymi, bo ktoś się rzucił pod pociąg, albo ktoś wpadnie pod pociąg. Przecież nie ma dnia bez potrącenia na kolei. Taka jest prawda. A procedury i prawo jest określone.

Będziemy się starali maksymalnie to uelastyczniać i to będzie bardzo często wyglądało w ten sposób, że my tworzymy system, który będzie systemem raportowania. Ale tych utrudnień, które będą, będzie całe mnóstwo. I naprawdę, panie pośle, będzie pan miał mnóstwo przykładów, żeby nas potem rozliczać z danego utrudnienia tu, w Warszawie, czy gdzie indziej. Naprawdę, postaramy się zrobić maksymalnie to, co potrafimy, aby te sytuacje kryzysowe rozładować i dlatego tak się przygotowujemy, jak się przygotowaliśmy. Ja wierzę w to, że nasze służby dadzą radę w sensie organizacyjnym i że to wszystko skutecznie ogarniemy.

Natomiast, jak zwykle zresztą, debata i państwa pytania raczej poszły w stronę indywidualnych oczekiwań – droga S-taka, S-śmaka, numer taki i owaki. Ja państwu pokazałem bardzo precyzyjną mapę. To wszystko jest dostępne na stronach internetowych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Możecie państwo sprawdzić status każdej drogi, na jakim jest etapie. Zachęcam. Dlatego pan przewodniczący prosił, abym odstąpił od szczegółowego omawiania odcinka po odcinku drogi. Więc pozwolicie państwo, że odeślę pytania typu „zachodnia obwodnica Poznania", o której zresztą wspomniałem, że za chwilę będzie uruchomiony ten fragment do Gniezna, który jest już praktycznie gotowy i za chwilę też będzie oddany jeszcze przed Euro. Jeśli chodzi o obwodnicę zachodnią Poznania, to będziemy się starali, żeby w drugiej połowie roku mieć dobry komunikat w tej sprawie. Dzisiaj pieniędzy na to nie ma, ale tych pieniędzy szukamy,

Bardzo dobre pytanie pana posła Wojtczaka o zmianę systemu *controllingu*, przepraszam, Wojtkiewicza, na lotniskach. To też będzie ten krytyczny moment, gdzie będziemy się starali na bieżąco tym zarządzać, żeby ten *controlling*, zwłaszcza przy wprowadzeniu kontroli *non Schengen*, był skuteczny i jak najbardziej sprawny i płynny.

Panu posłowi Polaczkowi odpowiem, że na pierwszy pociąg relacji Warszawa-Kijów już można kupić bilet, a w następnych dniach będą włączone do sprzedaży pozostałe połączenia. Ja wiem, OK – jest z tym kłopot, to prawda. Tylko powiem jednym zdaniem: ukraiński partner jest trudnym partnerem, również jeśli chodzi o uzgadnianie pewnych rzeczy, wzajemnych rozkładów jazdy, wpuszczania psów do naszych pociągów. Tylko tyle, żeby nie było przepychania i zwalania winy na ukraińskiego partnera. Ale zapewniam państwa, że to jest bardzo trudny partner jeśli chodzi o uzgadnianie z nim jakichkolwiek szczegółów organizacyjnych. Jest to, mówiąc delikatnie, trochę inna organizacja i kultura pracy.

Natomiast panu posłowi Szmitowi odpowiem, że jeśli chodzi o obwód królewiecki, to nie spodziewamy się tam istotnego natłoku kolejowego. Z Królewca nie zamówiono ani jednego pociągu do Polski, a z Moskwy zamówiono 42 pociągi. To pokazuje też skalę, gdzie, tak naprawdę, będzie transfer kibiców z Rosji do naszego kraju.

Wiem, że czasami jest tak, i w zasadzie w większości krajów europejskich – w tym sensie Polska nie odróżnia się od innych państw – że opozycja jest zawsze niezadowolona z przedstawionej informacji rządzących. Ja starałem się państwu maksymalnie precyzyjnie i prawdziwie przede wszystkim, pokazać to, co zrobiliśmy, jak wyglądają plany

transportowe, gdzie i jak ten transport będzie wyglądał w czasie Euro i gdzie się należy spodziewać utrudnień. Oczywiście, są wąskie gardła na drogach, będą wąskie gardła na kolejach. Mam nadzieję, że to wszystko sprawnie zorganizujemy, przeprowadzimy tak, abyśmy nie wstydzili się.

Uspokajałbym wiecznych malkontentów i narzekaczy; Polska jest przygotowanym krajem do przeprowadzenia turnieju Euro 2012. Jestem przekonany, że wszystkie nasze służby staną na wysokości zadania, a Polacy dadzą się zapamiętać, łącznie z posłami opozycji, jako gościnni – spokojnie, ciężko w to uwierzyć, ale gościnni i ciepli – ludzie, którzy będą witali wszystkich kibiców, niezależnie od narodowości i godła na koszulkach danych reprezentacji. Bo, zgodnie z kampanią, do której też państwa wszystkich zapraszamy, posłów Komisji Infrastruktury i wszystkich posłów naszego Sejmu, do włączenia się w kampanię z tym hasłem, które państwo widzicie na ekranie – „Wszyscy jesteśmy gospodarzami". To jest kampania społeczna, którą uruchomił nasz rząd, do której zapraszamy wszystkich państwa. Zapraszamy do tego, abyście promowali wśród Polaków na tym etapie poczucie dumy z tego powodu, że organizujemy najfajniejszą i największą imprezę sportową w dziejach naszego kraju. I że jest to naprawdę dowód na to, że Polacy potrafią i że spełni się to, że dzięki Euro przeprowadziliśmy fantastyczne inwestycje infrastrukturalne, które będą służyły nie tylko na Euro, ale na lata. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję panu ministrowi. Tak jak już wcześniej mówiłem, pan minister o godzinie 19 musi nas opuścić. Jest już po 19-tej. Dziękujemy panu ministrowi za tę szczegółową informację. Mam propozycję, którą kieruję do tych wszystkich, którzy zadawali pytania, aby odpowiedzi na poszczególne pytania były przekazane w formie pisemnej. Jeżeli nie będę widział sprzeciwu, uznam, że państwo wyrażacie zgodę na taką formułę. Rozumiem, że jest zgoda.

A teraz jeszcze pan przewodniczący Adamczyk, tak?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo. Bardzo uważnie wsłuchiwaliśmy się w informacje pana ministra, szefa resortu transportu. Nasuwa się jeden formalny wniosek, wniosek o odrzucenie tej informacji, bo jakby nadal brak zrozumienia intencji wnioskodawców. Ale w związku z tym, że jesteśmy już w czasie, kiedy tylko zostaje nam dobrze życzyć i mieć nadzieję, że nic gorzej się nie stanie w czasie do Euro 2012 i w czasie samych Euro, my odstępujemy od złożenia tego wniosku. Z pełnym przeświadczeniem, że taki stan rzeczy powinien już towarzyszyć nam do samych igrzysk, przepraszam – mistrzostw, o czym już mówiłem. Ja je nazywam igrzyskami.

Otóż, o jednym chciałem państwa zapewnić – że tuż po Euro 2012 wracamy do sprawy. Euro 2012 to nie jest taka cezura czasowa, po przekroczeniu której już następuje rozgrzeszenie i, praktycznie rzecz biorąc, zerujemy nie tylko emocje, ale i oceny. Wracamy do sprawy i mam nadzieję, że z takim samym zaangażowaniem, oczekując bardzo precyzyjnych informacji ze strony rządu, będziemy się starali organizować tego typu spotkania jak dzisiejsze.

W związku z czym, panie przewodniczący, zgłaszam wniosek formalny o zamknięcie dzisiejszego posiedzenia Komisji. Tyle, dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan poseł Materna się zgłasza, ale był wniosek formalny…

Poseł Jerzy Materna (PiS):

Ja w kwestii formalnej. Chciałem się dowiedzieć czy dostaniemy tę prezentację, którą przedstawił pan minister, żeby mieć w razie czego pewne materiały na przyszłość.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Tak, dostaniemy tę prezentację. Prosimy o jej przekazanie nie bezpośrednio do biur poselskich, tylko poprzez Komisję Infrastruktury.

Na tym zakończyliśmy dyskusję. Zamykam posiedzenie.